

Bijlageboek bij het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase)

Hoofdrapport 2.0, mei 2012



provincie **HOLLAND**
ZUID

Bijlagen

1. Literatuurlijst
2. Begrippen en afkortingen
3. Toelichting m.e.r.-procedure
4. Beleid: kader voor toekomstige ontwikkelingen
5. Richtlijnen 2^e fase MER
6. 1^e fase MER en achtergrondrapporten bij 2^e fase MER versie 2.0 (DVD)
7. Eigenschappen van varianten
8. Tussentijds toetsingsadvies

De bijlagen 1, 2, 3, 4, 6 en 7 hebben geen paginering.

De bijlagen 5 en 8 hebben een aparte paginering.

Bijlage 1

Literatuurlijst

Tabel b1.1 Literatuur

Commissie m.e.r., 2010	Commissie m.e.r. (2010). RijnlandRoute. Advies voor richtlijnen voor het Milieueffectrapport 2 ^e fase. 22 juni 2010 / rapportnummer 2198-111.
Commissie m.e.r., 2011	Commissie m.e.r. (2010). RijnlandRoute. Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 2 ^e fase. 24 augustus 2011 / rapportnummer 2198-207.
Holland Rijnland et al, 2010	Holland Rijnland, Provincie Zuid-Holland, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Integrale Benadering Holland Rijnland, uitwerking afspraken Voorkeursbesluit. Mei 2010
Provincie Zuid-Holland, 2008	Provincie Zuid-Holland (2008). <i>Startnotitie RijnlandRoute</i> . 11 december 2008
Provincie Zuid-Holland, 2009a	Provincie Zuid-Holland (2009). Kader Afweging Duurzame Ontwikkeling. Maart 2009
Provincie Zuid-Holland, 2009b	Provincie Zuid-Holland (2009). Vaststelling richtlijnen 1 ^e fase MER door Provinciale Staten. 27 mei 2009
Provincie Zuid-Holland, 2010a	Provincie Zuid-Holland (2010). 1 ^e fase MER RijnlandRoute. Januari 2010
Provincie Zuid-Holland, 2010b	Provincie Zuid-Holland (2010). Bestuurlijke notitie met vaststelling 1 ^e fase MER en trechtering van alternatieven/varianten voor het 2 ^e fase MER. Nummer 6150. 24 februari 2010
Provincie Zuid-Holland, 2010c	Provincie Zuid-Holland (2010). Vaststelling aanvullende richtlijnen voor het Milieueffectrapport tweede fase RijnlandRoute MER. 15 september 2010
Provincie Zuid-Holland, 2012a	Provincie Zuid-Holland (2012). Actualisatie Ruimtelijke Verordening. 29 februari 2012
Provincie Zuid-Holland, 2012b	Provincie Zuid-Holland (2012). Actualisatie Provinciale Structuurvisie. 29 februari 2012
Provincie Zuid-Holland, 2012c	Provincie Zuid-Holland (2012). Nota Voorkeursalternatief. Voorjaar 2012
Provincie Zuid-Holland, 2012d	Provincie Zuid-Holland / Ecorys (2012). Maatschappelijke Kosten Baten Analyse RijnlandRoute. Voorjaar 2012
TNO, 2012	TNO (2012). Kwantitatieve Risico Analyse tunnels. April 2012

De overige gebruikte literatuur in het kader van de m.e.r.-procedure is opgenomen in de achtergrondrapporten behorend bij het 2^e fase MER RijnlandRoute versie 2.0 (bijlage 6) en de literatuurlijst van het 1^e fase MER RijnlandRoute (bijlage 6)

Bijlage 2

Begrippen en afkortingen

Aansluiting

De plaats waar een weg van het *onderliggend wegennet* aansluit op een weg van het *hoofdwegennet*. Door middel van toe- en afritten van de aansluiting kan de verkeersstroom van wegennet veranderen.

ACN-bestand

Adres Coördinaten Nederland, ook wel het 6-cijferig postcode bestand.

Aquaduct

Een *ongelijkvloerse kruising* van een weg met een watergang, waarbij de weg onder de watergang door wordt geleid.

Autonome ontwikkeling

Ontwikkelingen die plaatsvinden op basis van ontwikkelingen waarover een besluit is genomen.

Barrièrewerking

Negatieve effecten op de behoeften van omwonenden als gevolg van het aanleggen van nieuwe infrastructuur of het aanpassen van bestaande infrastructuur.

Bereikbaarheid

Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.

Bevoegd gezag

Het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het geven van een beschikking of het nemen van een ander besluit (Algemene wet bestuursrecht).

BO MIRT

Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Bypass

Omlleiding.

Capaciteit van een weg

Het maximaal aantal motorvoertuigen over een weg dat per tijdseenheid kan passeren. Voor wegen wordt dit meestal uitgedrukt in personenauto-equivalenten per uur (pae/u).

CAR II

CAR staat voor Calculation from Air pollution Road traffic model. Dit model wordt gebruikt om de luchtvervuiling als het gevolg van het wegverkeer te meten.

CHS

Cultuurhistorische Hoodstructuur: geeft een overzicht van de cultuurhistorische waarden met betrekking tot archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap.

CPB

Centraal Plan Bureau.

Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.)

De Commissie m.e.r als geheel bestaat uit circa 200 deskundigen, per milieueffectrapportage wordt een werkgroep opgesteld. De werkgroep adviseert over de richtlijnen voor het opstellen van het MER. En nadat het MER gereed is wordt een toetsingsadvies over het MER gegeven.

Compensatie

Vergoeding voor aantasting en/of verloren gegaan (natuur)waarde.

Congestie

Filevorming.

Congestieduur en -zwaarte

Term om de mate van congestie uit te drukken, bijvoorbeeld in voertuigverliesuren.

dB

Eenheid waarin het geluidniveau in Lden (zie deze woordenlijst) wordt uitgedrukt, dB is voluit decibel.

dB(A)

Eenheid waarin het geluidniveau in Letmaal (zie deze woordenlijst) wordt uitgedrukt.

Derogatie

In afwijking van de wet.

ESA/ESTEC

European Space Agency – European Space Research and Technology Centre

Doorgaand verkeer

Het aandeel verkeer dat niet zijn herkomst of bestemming heeft in een straat (en/of direct aangrenzende straten) maar wel gebruik maakt van die straat, terwijl het uit oogpunt van verkeersleefbaarheid liever gebruik zou moeten maken van een andere route.

Duiker

Een *ongelijkvloerse kruising* van een weg met een watergang, waarbij de watergang onder de weg door wordt verbonden met een andere watergang.

Effect

De gevolgen of uitwerking van de in beschouwing genomen oplossing op één van de thema's.

EHS

Voluit Ecologische HoofdStructuur. Dit is een netwerk van natuurgebieden met als doel de ontwikkeling en instandhouding van deze natuurgebieden.

Emissie

Uitstoot; het in het milieu brengen.

Evaluatie

Het onderzoeken of in een concreet geval de daadwerkelijk optredende gevolgen bij aanleg en gebruik van een activiteit binnen de grenzen blijven van de gevolgen die mede op basis van het milieueffectrapport ten tijde van het besluit werden verwacht, én van de voorwaarden die deel uitmaken van het mede op basis van het milieueffectrapport genomen besluit.

Fauna

Dierenwereld.

Flora

Plantenwereld.

Gebiedsontsluitingsweg

Een weg behorend bij het *onderliggend wegennet* die de functie van stromen én de functie uitwisselen vervult. Binnen de gebiedsontsluitingsweg zijn twee typen te onderscheiden: gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken en gebiedsontsluitingsweg met 2 x 2 rijstroken (bijvoorbeeld: provinciale weg, 50 of 80 km/h).

Gelijkvloerse kruising

Een kruising van twee verkeersstromen waarbij de ene verkeersstroom de andere verkeersstroom op gelijke hoogte kruist. Hierbij wordt gebruik gemaakt van kruispunten en rotondes.

Geluidscontour

Dit is een denkbeeldige lijn rond een gebied waarbinnen de geluidbelasting hoger is.

GIS

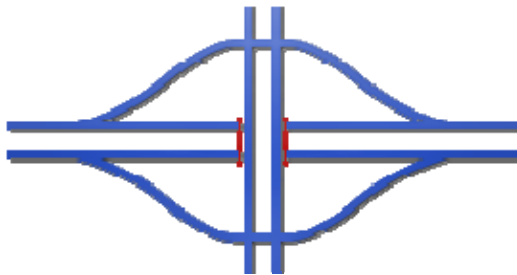
Geoinformatie pakket.

GS

Gedeputeerde Staten

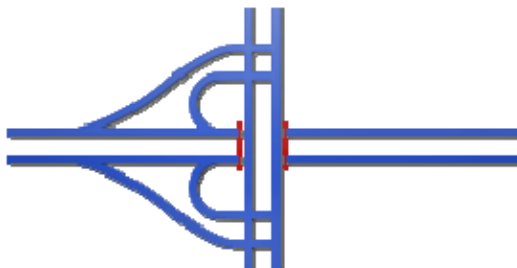
Haarlemmermeer-oplossing

Een *aansluiting* waarbij de toe- en afritten allemaal in het verlengde van de rijrichting op de weg van het *hoofdwegennet* liggen.



Half klaverblad-oplossing

Een *aansluiting* waarbij de toe- en afritten niet allemaal in het verlengde van de rijrichting op de weg van het *hoofdwegennet* liggen en afbuigen naar het aansluitend *onderliggend wegennet*.



Halve aansluiting

Bij een halve aansluiting is sprake van in één richting ontbrekende verbindingswegen

Holland Rijnland

Holland Rijnland is een samenwerkingsverband tussen twaalf gemeenten midden in de Randstad, gelegen tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. De deelnemende gemeenten zijn: Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude.

Hoofdwegennet

Nagenoeg alle Rijkswegen van Nederland (autosnelwegen), aangevuld met een aantal zeer voorname provinciale wegen.

IBHR

IBHR staat voor Integrale Benadering Holland Rijnland. Dit is een initiatief van het Rijk en de Provincie Zuid-Holland. Het doel van de IBHR is een brede verkenning voor een onderbouwing voor de financiële bijdrage door het Rijk voor de RijnGouwelijn en de RijnlandRoute.

I/C-verhouding

Bij hoofdwegen (A-wegen en N-wegen) wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gemeten aan de hand van de wegvakbelasting. De intensiteit/capaciteit-verhouding (I/C-verhouding) is een indicator voor de belasting van een wegvak tijdens de maatgevende ochtendspits, en avondspits, waarin het aantal voertuigen (intensiteit) wordt gerelateerd aan de capaciteit van de weg. Bij een I/C beneden de 0,85 is sprake van voldoende of goede verkeersafwikkeling. Bij een I/C tussen de 0,85 en 1,0 is sprake van een matige of slechte verkeersafwikkeling, en bij een I/C groter dan 1,0 is sprake van een overbelast wegvak.

Initiatiefnemer

Een natuurlijk persoon of een rechtspersoon (particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

Inspraak

Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover door de overheid een besluit zal worden genomen.

Invloedsgebied

Het invloedsgebied omvat het gehele gebied waarin significante effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit merkbaar zijn.

KiM

Kennisinstituut voor Mobiliteit.

Knooppunt

Een *ongelijkvloerse kruising van stroomwegen*.

Kruispuntbelasting

Bij aansluitingen van het hoofdwegennet op de regionale wegen en op wegen binnen de bebouwde kom is de capaciteit van de kruispunten bepalend voor de kwaliteit en snelheid van de verkeersafwikkeling. Een hoge kruispuntbelasting leidt tot belemmeringen in de verkeersafwikkeling op een kruispunt. De kruispuntbelastingen worden weergegeven op basis van de volume / capaciteit-verhouding (V/C-verhouding) voor de maatgevende spitsperiode.

Kunstwerk

Een bouwwerk ten behoeve van een *ongelijkvloerse kruising*, bijvoorbeeld bruggen, *viaducten*, *aquaducten* en tunnels.

Ladder van Verdaas

Dit is een in de Nota Mobiliteit vastgelegde procedure waarin maatregelen worden overwogen om een mobiliteitsprobleem op te lossen.

Lden

De gemiddelde waarde van het geluidniveau in de dagperiode (7-19 uur), de avondperiode + 5 (19-23 uur) + de nachtperiode + 10 (23-7 uur) (wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai).

Letmaal

De maximale waarde van het geluidniveau in de dagperiode (7-19 uur), de avondperiode + 5 (19-23 uur) + de nachtperiode + 10 (23-7 uur).

Maakbaarheid

Het kunnen maken.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.

Milieueffectrapportage (m.e.r)

Een wettelijke procedure die hulpmiddel is bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben (de procedure).

Milieueffectrapport (MER)

Resultaat van milieueffectrapportage, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven (het rapport).

Ministerie van LNV

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

MIRT

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep verzachten of wegnemen.

Mobiliteit

Het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het product van het aantal verplaatsingen (personen en goederen) en de lengte van die verplaatsingen.

Molenbiotop

Gebied rondom een molen.

Niet volledig knooppunt

Een *knooppunt* waarbij niet in alle richtingen uitwisseling van verkeersstromen kan plaatsvinden.

NRM

Nieuw Regionaal Model.

Onderliggend wegennet

Alle wegen niet behorend bij het *hoofdwegennet*.

Ongelijkvloerse kruising

Een kruising van twee verkeersstromen (wegen, waterwegen, spoorwegen) waarbij de ene stroom over de andere wordt geleid. Hierbij wordt gebruik gemaakt van *kunstwerken* als bruggen, *viaducten*, *aquaducten* en tunnels.

Parallelstructuur

Een weg die evenwijdig loopt aan een andere weg.

Plangebied

Het gebied waar het Provinciaal Inpassingsplan van toepassing zal zijn, te weten het gebied waarbinnen fysieke ingrepen plaatsvinden om het voornemen mogelijk te maken. Voor de RijnlandRoute betreft het plangebied dus het wegtracé met daaromheen een 'werkgebied'. Dit gebied wordt bepaald door de ligging van de drie tracéalternatieven.

Provinciaal Inpassingsplan

Een Provinciaal Inpassingsplan is vergelijkbaar met een gemeentelijk bestemmingsplan en legt de bestemming van een concreet gebied en het gebruik ervan juridisch bindend vast. De procedure om tot een inpassingsplan te komen komt overeen met die voor een gemeentelijk bestemmingsplan, met dien verstande dat Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten in de plaats treden van respectievelijk het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad.

PS

Provinciale Staten

PVVP

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

Randstad Urgent

Rijksprogramma met behulp waarvan de Randstad moet uitgroeien tot een duurzame en internationaal concurrerende regio.

Rbl 2007

Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.

Referentiesituatie

Beschrijving van de bestaande toestand en van de autonome ontwikkeling daarvan tot de planhorizon, na uitvoering van geaccepteerd beleid, als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. De referentiesituatie dient als ijkpunt waarmee de gevolgen van de oplossingsrichtingen en maatregelenpakketten worden vergeleken.

Richtlijnen (voor het MER)

Projectspecifieke, inhoudelijke eisen waaraan het milieueffectrapport moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten. De richtlijnen worden op basis van de startnotitie, inspraak en advisering opgesteld door het bevoegd gezag. De richtlijnen vormen het kader voor toetsing van het milieueffectrapport door de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Risico

De ongewenste gevolgen van een bepaalde activiteit, verbonden met de kans dat deze zich zullen voordoen (risico = kans x effect).

RijnGouwelijn

Dit is een lightrail-verbinding tussen Gouda, Alphen, Leiden en Katwijk-Noordwijk.

RVMK

Regionale VerkeersMilieuKaart.

RVVP

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan.

SSK-systematiek

Standaard Systematiek Kostenramingen.

Startnotitie

Een notitie die informatie geeft over het 'wat', 'waar', en 'waarom' van de plannen van de initiatiefnemer. De publicatie van de startnotitie vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.

Statcommissie MKE

Statcommissie Mobiliteit, Kennis en Economie.

Stoplichtmethode

Presentatiemethodiek om rangorde aan te brengen in hoe positief of negatief een resultaat is. Hoe roder, hoe negatiever. Hoe groener, hoe positiever.

Stroomweg

Een weg, meestal behorend bij het *hoofdwegennet* die de functie van stromen vervult. Binnen de stroomweg zijn twee typen te onderscheiden: de regionale stroomweg (bijvoorbeeld: autoweg, 100 km/h) en nationale stroomweg (bijvoorbeeld: autosnelweg, 120 km/h).

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar significante effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit, in dit geval de aanleg van de RijnlandRoute, kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. Uit het onderzoek dat in het kader van het MER is uitgevoerd, blijkt hoever de milieugevolgen zich uitstrekken. Dit verschilt per aspect (verkeer, geluid, natuur, water, et cetera).

Stuurgroep

Het doel van een stuurgroep is het sturen van de opdrachtgever en projectleider bij het nemen van beslissingen om de projectdoelen te behalen.

Tracé

Traject van de weg.

Tracéalternatief

Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt. In dit rapport zijn er drie tracéalternatieven, afhankelijk van het tracé dat ze volgen: N11-West, Zoeken naar Balans en Churchill Avenue

Turbulentieafstanden

De afstanden vóór en na in- en uitvoegbewegingen, splitsingen en samenvoegingen van wegen, waarover de verkeersafwikkeling afwijkt van de afwikkeling op een ongestoord gedeelte van de weg (turbulentie).

Variant

Een net iets andere versie. In dit rapport, een net iets andere inpassing van een tracéalternatief. Dit heeft in deze studie vooral te maken met geografische- en diepteligging (maaiveld, verdiept, tunnel).

Verkeersafwikkeling

Hoe het verkeer over wegen wordt afgewikkeld.

Verkeersbelasting

Op wegvakken de I/C-verhouding (wegvakbelasting) en op kruispunten de V/C-verhouding (kruispuntbelasting).

Verkeersintensiteit

Aantal voertuigen per wegvak.

Verliestijd

Verschil in ongehinderde rijtijd en de werkelijke rijtijd.

Verplaatsing

Een verplaatsing is een volledige reis tussen herkomst en bestemming. Een verplaatsing kan bestaan uit meerdere ritten.

Viaduct

Een *ongelijkvloerse kruising* van twee wegen, waarbij de ene weg over de andere weg (of meerdere wegen) heen wordt geleid.

Vigerend beleid

Geldend beleid.

Volledige aansluiting

In alle richtingen is sprake van verbindingswegen

Volledig knooppunt

Een *knooppunt* waarbij in alle richtingen uitwisseling van verkeersstromen kan plaatsvinden.

Voorgenomen activiteit

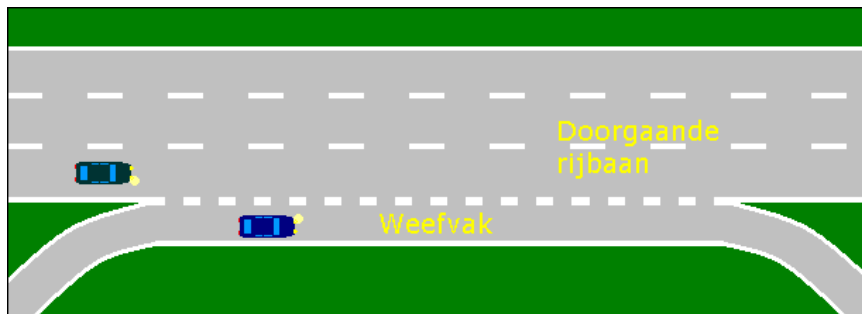
De ingreep die de initiatiefnemer wil doen en waarover een besluit wordt gevraagd; ook wel het voornemen genoemd.

VRI

Verkeersregelinstallatie (verkeerslichten).

Weefvak

Een combinatie van een in- en uitvoegstrook langs de doorgaande rijbaan.

**Wegvakbelasting**

Ook wel de intensiteit/capaciteit-verhouding (zie I/C-verhouding).

Wgh-systematiek

Wet Geluidhinder systematiek.

Wm

Wet milieubeheer

Zettingsgevoeligheid

De mate waarin de bodem gevoelig is voor verzakkingen als gevolg van belastingen (door bijvoorbeeld wegen).

Zichtas

Vanaf een bepaald standpunt wordt langs een lijn vrij uitzicht geboden naar een karakteristiek punt.

Zinker

Een *ongelijkvloerse kruising* van een watergang met een weg, waarbij de watergang met een eventueel hoogteverschil onder de weg door wordt geleid door middel van een leiding.

Bijlage 3

Toelichting m.e.r.-procedure

De besluitm.e.r. procedure (ook wel projectm.e.r. procedure) omvat de stappen zoals opgenomen in figuur b3.1.

Figuur b3.1 Stappen Besluitm.e.r.-procedure

Stap 1	startnotitie
Stap 2	inspraak belangstellenden en advisering ¹ (o.a. de commissie m.e.r. ²)
Stap 3	richtlijnen op basis van inspraak en advies
Stap 4	opstellen MER
Stap 5	publicatie MER
Stap 6	inspraak en advisering
Stap 7	onafhankelijke toetsing door commissie m.e.r.
Stap 8	besluit MER

Stap 1 Startnotitie: het eerste op te stellen document in de m.e.r.-procedure is de startnotitie. Hierin geeft de Provincie Zuid-Holland (hierna: het bevoegd gezag) aan wat het voornemen is en dat daartoe de m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Ook wordt in de startnotitie globaal beschreven waarom deze activiteit noodzakelijk is, wat ermee wordt beoogd en welke milieueffecten kunnen worden verwacht.

Stap 2 Inspraak en advies: het bevoegd gezag legt de startnotitie ter inzage en doet daarvan een openbare kennisgeving. Een ieder kan binnen zes weken door middel van een inspraakreactie aangeven wat naar hun mening in het MER aan de orde zou moeten komen. Tegelijk stuurt het bevoegd gezag de startnotitie voor advies aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) en de wettelijke adviseurs. Deze brengen binnen negen weken advies uit over de te onderzoeken milieuaspecten. De Commissie m.e.r. bestudeert bij het opstellen van haar advies de inspraakreacties.

Stap 3 Richtlijnen: op basis van de startnotitie, inspraakreacties en adviezen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan welke aspecten in het MER behandeld moeten worden en op welke manier dat moet gebeuren.

Stap 4 Opstellen van het milieueffectrapport: het bevoegd gezag stelt vervolgens aan de hand van de richtlijnen het feitelijke MER op.

Stap 5 en 6 Inspraak en advies: als het MER is afgerond, maakt het bevoegd gezag dit in een kennisgevingadvertentie bekend en wordt het MER gelijktijdig met het ontwerpbesluit over het tracé (het provinciaalinpassingsplan) ter inzage gelegd. Er volgt weer een periode van inspraak en advies.

Stap 7 Commissie m.e.r.: De Commissie m.e.r. wordt nogmaals om advies gevraagd. De commissie beoordeelt of in het MER de essentiële informatie om het besluit te kunnen nemen aanwezig is en verwoordt dit in een toetsingsadvies. De eerder vastgestelde richtlijnen vormen hierbij het toetsingskader. Ook de ingebrachte zienswijzen worden door de commissie meegenomen in haar toetsingsadvies.

Stap 8 Besluit: in het definitieve rijksinpassingsplan houdt het bevoegd gezag rekening met het MER, de inspraakreacties en de adviezen.

In tabel b3.1 is aangegeven welke stappen een maximale doorlooptijd kennen.

Tabel b3.1 Besluitm.e.r.-procedure

Huidige regelgeving	Doorlooptijd
Opstellen startnotitie	
Openbaar maken startnotitie	
Zienswijzen indienen + raadplegen wettelijke adviseurs	6 weken
Richtlijnenadvies Commissie m.e.r.	3 weken
Vaststellen richtlijnen	4 weken
Opstellen MER	
Aanvaardbaarheidsbeoordeling	6 weken
Openbaar maken MER + opsturen aan de wettelijke adviseurs inclusief Commissie m.e.r.	
Zienswijzen indienen	6 weken
Toetsingsadvies Commissie m.e.r.	5 weken
Besluit nemen inclusief motivering	
Bekendmaken besluit	
Evaluatie	

Bijlage 4

Beleid: kader voor toekomstige ontwikkelingen

Provinciale Structuurvisie (2010)

De Provinciale Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. Er staat in hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. De provincie onderscheidt vijf hoofdpogaven:

- Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
- Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
- Divers en samenhangend stedelijk netwerk
- Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap
- Stad en land verbonden.

Ook de instrumenten van de provincie komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.'

Verordening Ruimte (2010)

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er één is. De Verordening Ruimte stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. De provincie heeft in de Verordening Ruimte regels opgenomen over bebouwingscontouren, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, milieuzoneringen, lucht- en helihavens, molen - en landgoedbiotopen.

De Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland en de Regionale Structuurvisie 2020 voor Holland Rijnland zetten in op een concentratie van verstedelijking in de As Leiden-Katwijk en daarmee op de directe omgeving van de N206 tussen Katwijk, A44 en A4.

De gemeenten in Holland Rijnland hebben een prognose afgegeven om 33.000 woningen te realiseren tot 2020. 23.000 tot 25.000 woningen zijn gepland in de As Leiden-Katwijk, waarvan het grootste deel in Katwijk en Leiden. Het voormalige marinevliegveld Valkenburg is met 5.000 woningen de omvangrijkste locatie.

In de Actualisering 2011 van de provinciale structuurvisie en de verordening Ruimte blijven de hoofdlijnen, hoofdpogaven en provinciale belangen van het ruimtelijk beleid ongewijzigd. De belangrijkste wijzigingen gaan over de onderwerpen 'verbeterde kwaliteitskaart', 'kantorenbouw', 'woningbouw', 'glastuinbouw' en 'bodemenergie'.

Zie voor het overige gehanteerde beleid de 1^e fase MER RijnlandRoute (bijlage 6), of de achtergrondrapporten behorend bij het 2^e fase MER RijnlandRoute 2.0 (bijlage 6).

Bijlage 5

Richtlijnen 2^e fase MER

**AANVULLENDE RICHTLIJNEN VOOR HET
MILIEUEFFECTRAPPORT TWEEDE FASE
RIJNLANDROUTE**

Provinciale Staten van Zuid-Holland
september 2010

INHOUDSOPGAVE

I.	Inleiding	3
II.	Richtlijnen	4
1.	Hoofdpunten van het advies	6
1.1	Oordeel over het MER fase 1	6
1.2	Hoofdpunten voor het MER 2 ^e fase	7
2.	Toelichting op het oordeel MER 1 ^e fase en advies voor richtlijnen MER 2 ^e fase	7
2.1	Doelbereik	7
2.1.1	Bereikbaarheidsdoelen	7
2.1.2	Omgevingsdoelen	8
2.2	Alternatieven	8
2.2.1	Beschrijving alternatieven	8
2.2.2	Referentiesituatie	9
2.2.3	Meest milieuvriendelijk alternatief	9
2.2.4	Fasering van de uitvoering	9
2.3	Milieugevolgen en effectbeschrijving	9
2.3.1	Verkeer	9
2.3.2	Bodem en water	10
2.3.3	Leefomgeving	10
2.3.4	Natuur	13
2.3.5	Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)	14
3.	Evaluatie	15
	Bijlage 1 Projectgegevens	16
	Bijlage 2 Lijst van zienswijzen en adviezen	18
III.	Samenvatting zienswijzen en adviezen	22

I INLEIDING

Op 24 februari 2010 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ingestemd met het rapport eerste fase MER RijnlandRoute. Tevens hebben Provinciale Staten ingestemd met de trechtering van het aantal alternatieven/varianten en de aanpak van de tweede fase MER.

Voor dit project zal door Gedeputeerde Staten een inpassingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening worden opgesteld, dat dient te worden vastgesteld door Provinciale Staten. Ingevolge categorie 1.2/1.4 van de C-lijst van het Besluit milieueffectrapportage 1994, dient ten behoeve van dit plan een MER te worden opgesteld.

Het MER eerste fase RijnlandRoute is bekendgemaakt in onder andere het Leidsch Nieuwsblad van 10 maart 2010. Het MER heeft van 15 maart 2010 tot en met 26 april 2010 ter inzage gelegen.

Op 22 juni 2010 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder aangeduid als 'de Commissie') haar advies uitgebracht over de inhoud van het MER eerste fase en over de richtlijnen voor het MER tweede fase.

Ten aanzien van de inhoud van het MER eerste fase is de Commissie van oordeel dat de essentiële milieu-informatie voor het bepalen van een voorkeursvariant per alternatief in het MER aanwezig is.

Via de provincie Zuid-Holland heeft de Commissie kennisgenomen van de zienswijzen en adviezen. Deze zijn, waar relevant, in het advies verwerkt.

De adviezen en zienswijzen met de reacties daarop, zijn opgenomen in hoofdstuk III.

Provinciale Staten hebben de hierna volgende aanvullende richtlijnen vastgesteld. Aan de hand van de richtlijnen voor het MER eerste fase en de aanvullende richtlijnen voor het MER tweede fase dient het MER te worden opgesteld.

De richtlijnen zijn niet zelfstandig leesbaar, maar moeten in combinatie met de startnotitie van 10 december 2008 worden gelezen.

II RICHTLIJNEN

Gelet op de compleetheid en de bruikbaarheid van het advies voor richtlijnen van de Commissie is besloten de richtlijnen vast te stellen conform het advies van de Commissie, inclusief de onderstaande aanvulling.

Het advies is vanaf bladzijde 6 integraal weergegeven.

Aanvullingen

PS

Het besluit van PS van 24 februari 2010 waarbij mede ingestemd werd met de aanpak tweede fase MER bevat een aantal aandachtspunten, die onderdeel moeten vormen van de tweede fase MER en daarom in de tweede fase MER moeten worden uitgewerkt.

MKE

In de Statencommissie MKE van 2 juli 2010 is besloten de MER uit te breiden met een drietal extra varianten. Het gaat daarbij om twee gefaseerde varianten (scenario A en scenario F) van het Zoeken naar Balans alternatief én een gefaseerde variant van Churchill Avenue.

Scenario A

Dit scenario bestaat uit het opwaarderen van de Tjalmaweg tot 2x2 rijstroken, twee nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen op Nieuw Valkenburg en het ongelijkvoers maken van de aansluiting N206 - N441. Verder wordt de knoop Leiden West opgewaardeerd en wordt er een bypass door de Oostvlietpolder gerealiseerd ter ontlasting van het Lammenschansplein. De verbreding van de A4 Leiden- den Haag en het doortrekken van de parallelstructuur op de A4 zijn eveneens onderdeel van scenario A. In dit scenario wordt het gedeelte tussen de A4 en de A44 niet nader uitgewerkt.

Scenario F

Ook in dit scenario wordt de Tjalmaweg tot 2x2 rijstroken opgewaardeerd. Er wordt 1 nieuwe ongelijkvloerse aansluiting op Nieuw Valkenburg gerealiseerd. De knoop Leiden West wordt verbeterd. De verbinding A4 - A44 wordt uitgevoerd met 1 rijstrook per richting. Kunstwerken (tunnels en viaducten) worden geschikt gemaakt voor een latere uitbreiding tot 2x2 rijstroken. Verder wordt ook in dit scenario de parallelstructuur A4 verlengd tot de locatie van de nieuwe aansluiting van de RijnlandRoute op de A4.

Gefaseerde Churchill Avenue

Dit alternatief gaat uit van het realiseren van de Churchill Avenue zodanig dat het eindbeeld van een volledige Churchill Avenue mogelijk blijft. Echter, om de kosten te spreiden over de tijd en om een betere vergelijking te kunnen maken met de gefaseerde scenario's A en F zullen bepaalde onderdelen uit het ontwerp nu reeds uitgevoerd worden als eerste fase, terwijl andere onderdelen later worden gerealiseerd.

Overig

Beleid

De op 30 juni 2010 door PS vastgestelde Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte dienen als vigerend beleid te worden meegenomen in de tweede fase MER.

Leefomgeving

In de tweede fase MER dienen de effecten van de alternatieven en varianten op de bereikbaarheid en de belevingswaarde van de aangrenzende recreatiegebieden te worden onderzocht.

RijnlandRoute

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2^e fase

22 juni 2010 / rapportnummer 2198-111

1. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze weg moet de oost-west verbinding vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk. Voor de realisering van de Rijnlandroute wordt een inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door provinciale staten wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹

In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute kiest de provincie Zuid-Holland er voor om de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit te voeren.

Het MER 1^e fase geeft een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1^e fase een keuze gemaakt voor 4 alternatieven (Churchillavenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In het MER 2^e fase zullen deze vier alternatieven verder worden uitgewerkt.

In aansluiting op deze fasering adviseert de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) ook gefaseerd over de richtlijnen voor de benodigde informatie en de juistheid en volledigheid van informatie. Het nu voorliggende advies heeft betrekking op zowel de in de eerste fase bijeengebrachte informatie als op de richtlijnen voor de tweede fase.

1.1 Oordeel over het MER fase 1

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële milieu-informatie** voor het bepalen van een voorkeursvariant per alternatief in het MER **aanwezig** is.

Het MER geeft duidelijk en overzichtelijk de voor fase 1 relevante informatie weer in zowel beschrijvingen als door middel van visuele weergaves. Daarnaast is een goede, zelfstandig leesbare en publieksvriendelijke samenvatting "De studie in beeld" samengesteld.

Het MER 1^e fase maakt op hoofdlijnen inzichtelijk welke kansen de verschillende alternatieven bieden om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen te verbeteren en welke knelpunten hierbij kunnen optreden. De alternatieven N11-west 4, Nulplus 3 en Zoeken naar balans lijken het meest perspectiefrijk ten aanzien van het verbeteren van de leefomgeving. Het alternatief Nulplus 2 biedt het minste perspectief ten aanzien van de bereikbaarheidsverbetering. De alternatieven zijn minder onderscheidend voor wat betreft de effecten op de natuurlijke omgeving. Voor wat betreft het onderdeel archeologie constateert de Commissie dat door de gehanteerde inventarisatiemethodiek de (wel degelijk bestaande) verschillen tussen de tracés niet tot uiting komen in de effectscores.

¹ Zie bijlage 1 voor verdere procedurele gegevens van de m.e.r.-procedure. In bijlage 2 is een overzicht van de door bevoegd gezag toegezonden zienswijzen en adviezen opgenomen.

1.2 Hoofdpunten voor het MER 2^e fase

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER 2^e fase. Dat wil zeggen dat het MER 2^e fase, om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te kunnen meewegen, in ieder geval de volgende informatie moet bevatten:

- een meer per wegvak uitgesplitste toetsing van de alternatieven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen², alsmede inzicht in de toekomstvastheid (prognosejaar 2025 of 2030);
- een beschrijving van de benodigde maatregelen voor het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten;
- de invloed op de verkeersdoorstroming van de wijze van aansluiten op de A4 en A44, in samenhang met nabij liggende kruispunten;
- inzicht in de mogelijke fasering van de uitvoering; ga daarbij in op de mogelijke (tijdelijke) afwenteling van problemen bij nog niet gerealiseerde delen en eventuele oplossingen voor knelpunten ten gevolge van dit uitstel van realisatie van planonderdelen;
- een beschrijving van de effecten van de alternatieven die aansluit bij het detailniveau van het inpassingsplan.

Indien significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling in het MER te worden opgenomen.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL MER 1^E FASE EN ADVIES VOOR RICHTLIJNEN MER 2^E FASE

2.1 Doelbereik

2.1.1 Bereikbaarheidsdoelen

MER 1^e fase

Het MER 1^e fase geeft voldoende informatie over reistijdwinst, bereikbaarheid vanuit verschillende locaties, doorgaand verkeer voor verschillende trajecten en de totale voertuigverliesuren en voertuigkilometers in het netwerk. Daarmee is geschat wat de algemene bereikbaarheidswinst kan zijn.

MER 2^e fase

De Commissie adviseert voor het MER 2^e fase de verkeersafwikkeling gedetailleerder uit te werken op basis van kruispuntberekeningen. Dit kan bijvoorbeeld met het dynamisch verkeersmodel.

Presenteer hierbij voor kruispunten en aansluitingen in het bestaande en nieuwe netwerk de verkeersafwikkeling in de vorm van kruispuntbelasting, verliestijden, wachtrijlengtes en gemiddeld aantal stops. Toon daarmee aan welke (doorstromings-)knelpunten worden opgelost.

Leid hieruit af welke reservecapaciteit er in het ontwerp zit en hoe toekomstvast het is. Geef per kruispunt inzicht in de vormgeving, de capaciteit en het ruimtebeslag dat nodig is om de verkeersstromen te verwerken. Geef aan wel-

² waaronder ook langs de bestaande routes door het stedelijke gebied

ke maatregelen aanvullend nodig zijn om de verkeersafwikkeling verder te verbeteren.

Ga ook in op de mogelijke wijzen van aansluiten op de A4 en de A44 en de gevolgen daarvan (capaciteit, doorstroming, terugslag e.d.) op zowel de nieuwe route als op de gevolgen voor de A4 en A44 zelf.

2.1.2 Omgevingsdoelen

MER 1^e fase

De leefbaarheidsdoelstelling zoals beschreven in het MER 1^e fase bestaat uit:

- verbeteren leefbaarheid op de oostwest-verbinding
- sluipverkeer verminderen (pagina 25 en 26 MER).

Het MER 1^e fase maakt op hoofdlijnen inzichtelijk welke kansen de verschillende alternatieven bieden om de leefbaarheidsknelpunten aan te pakken en welke knelpunten hierbij kunnen optreden. Leefbaarheid is gedefinieerd als geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking. Er worden effecten op hoofdlijnen beschreven (zoals aantal hectare, aantal adressen, gemiddelde jaarconcentratie over het gehele tracé). Waar specifieke knelpunten optreden en bestaande knelpunten mogelijk verminderen, is minder goed te ontdekken.

MER 2^e fase

De Commissie adviseert voor het MER 2^e fase nader in te gaan op deze specifieke knelpunten. Geef aan welke aanvullende maatregelen op de bestaande tracés nodig zijn om doelen ten aanzien van leefbaarheid (zoals opheffen barrièrewerking) te effectueren.

2.2 Alternatieven

2.2.1 Beschrijving alternatieven

MER 1^e fase

Het MER 1^e fase geeft een beschrijving op hoofdlijnen van de oplossingsrichtingen waaruit een keuze gemaakt moet worden. Provinciale Staten³ heeft onder meer op basis van het MER 1^e fase een keuze gemaakt voor 4 alternatieven.

MER 2^e fase

In het MER 2^e fase zullen vier alternatieven (Churchillavenue⁴, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans) verder worden uitgewerkt. Beschrijf alle alternatieven op hetzelfde detailniveau. De Commissie adviseert bij deze beschrijvingen in te gaan op de in diverse zienswijzen aangegeven verandering in de locatie van het tracé N11-west nabij de Vlietlanden.

Daarnaast is door Provinciale Staten een aantal aandachtspunten geformuleerd die meegenomen zullen worden bij de beschrijving van alternatieven. Dit betrof o.a. mogelijke verbreding van de A4 en maximeren van de snelheid op de A4 en/of A44 op 100 km/h. Geef hiervan aan of en zo ja welke gevolgen deze maatregelen hebben voor de verkeersstromen. Tevens is het van de belang de mogelijke (mitigerende) maatregelen om verkeershinder tijdens de aanleg te voorkomen te beschrijven.

³ Provinciale Staten provincie Zuid Holland besluit van 24 februari 2010

⁴ Dit alternatief is een variatie van het in het MER 1^e fase beschreven alternatief Nulplus 3.

De Commissie adviseert bij de beschrijving van alternatieven gedetailleerd kaartmateriaal op te nemen, waarop niet alleen in het platte vlak/2D maar ook in 3D de ligging en (landschappelijke) inpassing van wegen en knooppunten inzichtelijk wordt gemaakt.

2.2.2 Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de referentiesituatie verwijst de Commissie naar de vastgestelde richtlijnen voor het MER 1^e fase.

2.2.3 Meest milieuvriendelijke alternatief

De Commissie constateert dat er nog een aantal zeer verschillende tracés in het MER 2^e fase wordt bekeken. Geef van deze alternatieven aan welke het meest milieuvriendelijk is (en waarom) zodat daarmee één meest milieuvriendelijk alternatief voor het totale plan geïdentificeerd wordt.

Betrek daarbij de manier waarop kan worden bijgedragen aan de duurzaamheidsambities van de provincie, bijvoorbeeld ten aanzien van meervoudig ruimtegebruik.

2.2.4 Fasering van de uitvoering

De aanleg van een weg zoals de Rijnlandroute vindt mogelijk gefaseerd plaats. Beargumenteer vanuit het milieubelang waaruit een optimale fasering zou moeten bestaan.

Beschrijf in het MER dan ook de mogelijke fasering van de uitvoering, doe dit voor alle alternatieven. Ga daarbij in op de mogelijke (tijdelijke) afwenteling van verkeer- en leefbaarheidsproblemen vanwege nog niet gerealiseerde delen naar bestaande en/of nieuwe routes in de Leidse Regio.

2.3 Milieugevolgen en effectbeschrijving

Beschrijf in het MER 2^e fase de milieueffecten van de referentiesituaties, de verschillende alternatieven en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Bepaal de onzekerheidsmarge in de effectbepaling. Beschrijf de mogelijke (reserve) maatregelen waarmee in de praktijk aan de milieurandvoorwaarden kan worden voldaan, ook wanneer de effecten in de praktijk tegen blijken te vallen (worst-case).

Geef op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd voor de verschillende aspecten.

2.3.1 Verkeer

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is uitgebreid en zeer gedegen een verkeersmodel uitgewerkt. De genoemde aspecten uit de richtlijnen zijn afdoende uitgewerkt.

MER 2^e fase

Benut het uitgewerkte verkeersmodel uit het MER 1^e fase. De Commissie adviseert in het MER 2^e fase aandacht te besteden aan:

- de verkeersveiligheid, ga daarbij in op de te verwachten aantallen ongeval- len (kwantitatief met behulp van ongevals cijfers en kentallensystematiek) en de ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalita- tieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');
- de invloed op de verkeersdoorstroming van de wijze van aansluiten op de A4 en A44, in samenhang met nabij liggende kruispunten;
- de oversteekbaarheid van de relevante wegen; besteed aandacht aan bar- rièrewerking en oversteekbaarheid op zowel de bestaande route als een nieuwe randweg voor lokaal verkeer en langzaam verkeer; leg de relatie met de recreatieve uitloopmogelijkheden;
- de bereikbaarheid van woningen en percelen in relatie tot (de eventueel gewenste aanleg van) parallelwegen;
- de mogelijke routes voor langzaam verkeer.

Bij de beoordeling van de verkeerskundige werking van de alternatieven is met name de afwikkeling op kruispunten en aansluitingen van belang. Onderbouw hoe de kruispuntcapaciteit is bepaald en geef inzicht in gedetailleerde kruispuntberekeningen. Geef exact aan waar in het studiegebied de verkeersafwikkeling verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. Toets tot slot de alternatieven aan de doelstellingen van het voornemen. Visualiseer dit op kaart.

2.3.2 Bodem en water

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is in beschrijvende en algemene zin informatie opgenomen over de effecten van de alternatieven op bodem en water in het studiegebied van de Rijnlandroute.

MER 2^e fase

In het MER 2^e fase dient specifiek aandacht te worden besteed aan aspecten als bodemzetting, grondwaterstroming en bestaande bebouwing langs de voorgestelde tracés, zeker waar sprake is van verdiepte tracés en tunnels. Geef daarbij tevens inzicht in de eventuele gevolgen op de aanwezige leiding- straten (hoogspanning- / gasleidingen). Geef in het MER 2^e fase de materiaal- balans (hergebruik van materiaal binnen het plangebied, aan en afvoer van klei, zand en veen).

2.3.3 Leefomgeving

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat bij alternatieven met een volledig nieuwe route de verkeersdrukke op de bestaande route afneemt ten opzichte van de referen- tiesituatie. De Commissie constateert dat deze afname in veel gevallen slechts marginaal verschilt van de huidige situatie. De huidige situatie wordt als een belangrijk leefbaarheidsprobleem beschouwd en geeft (sociale) barrières.

MER 2^e fase

In het MER 2^e fase moet duidelijk worden of en door welke maatregelen (ook op de bestaande route) een significante verbetering van de leefbaarheid kan worden gerealiseerd.

Luchtkwaliteit

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat (voor het overgrote deel van het studiegebied) in 2020 voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer langs het hoofdwegennet.

MER 2^e fase

Beschrijf in het MER 2^e fase de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂, ook onder de grenswaarden, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet.⁵ Tevens wijst de Commissie erop dat het mogelijk is om concentraties te berekenen voor PM_{0,1} (ultrafijnstof).⁶

Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Houd rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Beschrijf de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de wegvakken. Geef per wegvak inzicht in de toe- of afname.

Presenteer de resultaten van de berekeningen op kaarten met verschilcontouren⁷ en geef per contour (concentratieklasse) het aantal en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.⁸ Maak inzichtelijk of overal aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldaan wordt. Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden en richtwaarden voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie adviseert de Commissie om toch de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

Geluid

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat voor de alternatieven (met uitzondering van Nulplus 1) de geluidbelasting op aantallen adressen afneemt. Ook blijkt dat alternatief N11-west 1 de grootste akoestische verslechtering in geluidbelast oppervlakte geeft.

MER 2^e fase

Beschrijf in het MER 2^e fase meer in detail de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de alternatieven voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den} in stappen van 5 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied door de verschillende alternatieven. Presenteer de geluidcontouren op een contourenkaart.

⁵ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

⁶ Aandacht voor ultrafijnstof wordt in diverse zienswijzen gevraagd.

⁷ Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m³ of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m³ onvoldoende onderscheidend is.

⁸ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

Geef in het MER aan:

- of er woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidreducerende maatregelen (zoals geluidschermen, verdiepte ligging, inpassing van de weg of 'stiller asfalt') getroffen kunnen worden;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidreducerende maatregelen de geluidbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling.

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid wegen waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.⁹

Externe veiligheid

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat het plaatsgebonden risico licht negatief scoort voor de bekeken alternatieven, maar dat binnen de 10⁻⁶ contour geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gelegen. Het groepsrisico verandert nauwelijks.

MER 2^e fase

De Commissie adviseert in het MER 2^e fase de eventuele verandering in zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico per alternatief inzichtelijk te maken. Geef tevens aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

Volksgezondheid

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is voor de verschillende varianten het aantal woningen en gevoelige bestemmingen binnen bepaalde afstanden tot de wegen in het studiegebied bepaald. Er is niet uitgesplitst welke verschillende effecten de oplossingsrichtingen hebben op de volksgezondheid en via welke oorzaken.¹⁰

MER 2^e fase

De Commissie adviseert voor het MER 2^e fase de consequenties van de effecten voor de volksgezondheid¹¹ uitgebreider in beeld te brengen, zoveel mogelijk op basis van bekende dosis-effectrelaties.¹² Ga hierbij in op de effecten van veranderingen in luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking en wat dit betekent voor de volksgezondheid, alsmede op de cumulatie van de verschillende effecten. Laat zien welke varianten en/of mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

⁹ Bij deze toe- cq. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

¹⁰ Bijvoorbeeld: slechtere luchtkwaliteit kan leiden tot meer ademhalingsproblemen, meer geluidsoverlast kan tot slaapverstoring leiden etc.

¹¹ Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

¹² Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

2.3.4

Natuur

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is voor deze eerste fase van de besluitvorming afdoende informatie over natuur (zowel soort- als gebiedsbescherming) en de gevolgen van de alternatieven daarop opgenomen. Deze informatie heeft een globaal detailniveau.

MER 2^e fase

De Commissie wijst erop dat de natuurinformatie in het MER 2^e fase gedetailleerder en zoveel als mogelijk kwantitatief moet zijn. De Commissie adviseert bij de beschrijving in het MER 2^e fase de in de zienswijzen genoemde aandachtspunten te betrekken, waaronder gevolgen voor de ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart).

Gebiedsbescherming: Natura 2000-gebieden

De Commissie adviseert het studiegebied te bepalen op basis van de mogelijke reikwijdte van de effecten waaronder die van atmosferische depositie. Presenteer het studiegebied op kaart en geef daarbij de ligging aan van in ieder geval de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide en Coepelduynen.

Beschrijf voor de Natura 2000-gebieden de instandhoudingsdoelen en geef aan wat de 'externe' effecten van het voornemen kunnen zijn in de aanlegfase (inclusief mogelijk tijdelijke waterpeilverlaging) en de gebruikfase (atmosferische depositie, licht, geluid en versnippering van leefgebied). Toets de mogelijke gevolgen van het plan aan de instandhoudingsdoelstellingen. Houd daarbij rekening met eventuele verbeteropgaven. Betrek bij de beoordeling ook andere plannen of projecten die van invloed kunnen zijn op de natuur.

Wanneer blijkt dat significante gevolgen – al dan niet in cumulatie – op voorhand niet kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling te worden opgesteld en opgenomen in het MER.¹³⁺¹⁴

Gebiedsbescherming : (Provinciale) Ecologische hoofdstructuur

De Commissie verwacht dat met name de gevolgen voor de (P)EHS per alternatief verschillen. Ga daarom in op:

- beoogde natuurdoelen per (P)EHS-gebied;
- beoogde functionaliteit van ecologische verbindingzones aan de hand van doelsoorten ;
- mogelijke gevolgen per alternatief/variant
- de kansrijkheid van inpassingsmaatregelen zodat nadelige effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Ten aanzien van de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur adviseert de Commissie in het MER 2^e fase een kaart met de ligging ervan op te nemen inclusief de Ecologische Verbindingszones. Vermeld daarbij de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS-gebieden. Geef daarbij aan voor welke soorten de ecologische verbindingzones bedoeld zijn. Beschrijf welke gevolgen de alternatieven en varianten hebben op het beoogde functioneren van de

¹³ Maak gebruik van de beste wetenschappelijke kennis ter zake inclusief de passende beoordelingen in het kader van de Zesde partiële streekplanherziening As Leiden-Katwijk en woningbouwlocatie Valkenburg.

¹⁴ Deze verplichting geldt ook voor plannen (Artikel 19J uit de wijziging van 1 februari 2009 van de Natuurbeschermingswet 1998), waarbij fase 1 en fase 2 van de MER Rijnlandroute worden opgesteld ter ondersteuning van de besluitvorming over het inpassingsplan. De eventueel op te stellen passende beoordeling dient in het MER te worden opgenomen. Als negatieve gevolgen optreden die met zekerheid niet significant zijn dan kan een verstorings- en verslecheringstoets volstaan.

(P)EHS met de daarbij behorende Ecologische Verbindingszones. Geef bij negatieve gevolgen aan hoe het toetsingskader van de EHS wordt doorlopen.¹⁵

Soortenbescherming

In het MER 1^e fase wordt een aantal leemten in kennis beschreven ten aanzien van beschermde soorten. Ook is aangegeven dat nog een veldinventarisatie zal worden uitgevoerd. Neem de gegevens van deze veldinventarisatie op in het MER 2^e fase.

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor de aanwezige beschermde soorten alsmede de mogelijke gevolgen voor de staat van instandhouding. Geef aan of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden. Houd nadrukkelijk rekening met vleermuizen¹⁶ die vallen onder het strengste beoordelingsregime. Beschrijf mitigerende maatregelen die de mogelijk negatieve gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

2.3.5 Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase zijn de effecten van verschillende alternatieven op hoofdlijnen voldoende beschreven en gevisualiseerd.

MER 2^e fase

Beschrijf en visualiseer (bijvoorbeeld met kaartmateriaal, foto's of artist impressions) in het MER 2^e fase de daadwerkelijk voorgestelde inpassing van de alternatieven, inclusief de bijbehorende voorzieningen die mede van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit (zoals geluidwerende voorzieningen, tunnels en viaducten, aansluitende wegen, verlichting en overige inpassingsmaatregelen). Besteed hierbij aandacht aan:

- de specifieke kenmerken van het stedelijk en het landelijk gebied;
- natuur-landschappelijke en geomorfologische kenmerken, reliëf en waterlopen;
- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beelddragere;
- cultuurhistorische structuren: verkavelingsrichting, dijken, historische wegen;
- historische en monumentale objecten: gebouwen, andere elementen en hun onderlinge samenhang;
- routestructuren, fysieke scheidingen en barrièrewerking voor langzaam verkeer;
- functies in de omgeving, waaronder recreatieve functies.

Archeologie

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase zijn effecten beschreven met behulp van een generiek landschappelijk verwachtingsmodel. Er is hierdoor weinig aandacht besteed aan de feitelijke archeologische situatie in het plangebied. Ook is niet ingegaan op de consequenties van de verschillende uitvoeringsvarianten (verhoogd of verdiept). Dit verklaart grotendeels het geringe onderscheid tussen de alternatieven.

¹⁵ Zie http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_pehs.html

¹⁶ Deze vleermuizen verblijven in kelders en bunkers in "Meijendel en Berkheide", woningbouwlocatie Valkenburg en vermoedelijk ook op landgoed Berbice. Houd naast kraamkamers en overwinteringlocaties ook rekening met foerageerroutes van deze vleermuizen.

MER 2^e fase

Geef in het MER 2^e fase per alternatief in detail aan:

- tot welke diepte de huidige verstoring van het bodemarchief onder en vlak langs bestaande (vaar)wegen zich bevindt, en op welke diepte de archeologisch relevante lagen zich bevinden;
- het onderscheid tussen vindplaatsen en monumenten binnen en (vlak) naast de te onderzoeken trace's;
- de overige voor het verwachtingsmodel relevante informatie uit eerder uitgevoerde onderzoeken en inventarisaties in en vlak langs het tracé;

Benut hierbij de actuele informatie van de gemeentelijke archeologische dienst van Leiden.

Maak bij de effectvergelijking in de effectscores een duidelijk onderscheid tussen *verwachte* en *vastgestelde* archeologische waarden. Kwantificeer de doorsnijding van de verschillende alternatieven van:

- zones met lage, middelhoge en hoge archeologische verwachting;
- monumenten en vastgestelde vindplaatsen.

De Commissie adviseert hierbij per alternatief of variant aan te geven op welke wijze fysieke schade aan de archeologie zoveel als mogelijk kan worden beperkt (gemitigeerd). Dit kan bijvoorbeeld door de manier waarop grondwerk wordt uitgevoerd, keuzes in de breedte van tracés of de hoogteligging van het tracé.

3. EVALUATIE

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer om in het MER 2^e fase een aanzet te geven tot een evaluatieprogramma en daarbij een verband te leggen met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

Geef daarnaast aan of en zo ja wanneer en op welke wijze een oplevertoets wordt uitgevoerd, en op basis van welke criteria (extra) maatregelen zullen worden genomen. Beschrijf in welke volgorde deze maatregelen zullen worden ingezet, welke effecten verwacht mogen worden, en wie verantwoordelijk is voor uitvoering ervan.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

Besluit: Vaststellen inpassingsplan Rijnlandroute

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.2 / C1.4

Bijzonderheden: In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute kiest de provincie Zuid-Holland er voor om de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit te voeren. Het MER 1e fase geeft een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1e fase een keuze gemaakt voor 4 alternatieven(Churchillavenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In het MER 2e fase zullen deze vier alternatieven verder worden uitgewerkt.

In aansluiting op deze fasering adviseert de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) ook gefaseerd over de richtlijnen voor de te onderzoeken informatie en de juistheid en volledigheid van de onderzochte informatie. Het nu voorliggende advies heeft betrekking op zowel de in de eerste fase bijeengebrachte informatie als op de richtlijnen voor de tweede fase.

Aan het eind van de tweede fase zal de Commissie een eindoordeel geven over de informatie in het MER. Het tussentijdse toetsingsadvies is een voorlopig oordeel dat (mede) richting geeft aan de verdere uitwerking van fase twee. De tussentijdse toets is een voorlopig oordeel op basis van de dan beschikbare informatie. Een definitief oordeel kan pas worden gegeven als alle informatie over de afgevallen en de uitgewerkte alternatieven in het definitieve MER is gegeven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Leidsch Nieuwsblad: 16 december 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 16 december 2008

ter inzage legging startnotitie: 22 december 2008 t/m 2 februari 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 maart 2009

richtlijnen vastgesteld: 27 mei 2009

kennisgeving MER in de Staatscourant d.d. 8 maart 2010

ter inzage legging MER: 15 maart t/m 26 april 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 10 maart 2010

toetsingsadvies uitgebracht: 22 juni 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. P.J.M. van den Bosch

drs. W.A.M. Hessing

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. B. Sman

ir. C.T. Smit (secretaris)

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. W. Leeuwenburgh, Voorschoten
2. K. Vos en M.S. Chi, Leiden
3. M.M.S. Steijger (mede namens een aantal bewoners van de Leidseweg), Voorschoten
4. Fam. M de Vaan, Voorschoten
5. D.A.J. de Mooy, Leiden
6. J.R. van Duijnen, Voorschoten
7. Gemeente Katwijk, Katwijk
8. R.N.G. Klaassen (mede namen kopersvereniging "de Hyacint", Voorschoten
9. M.Kooij-Klaassen, Voorschoten
10. M. Kooij, Voorschoten
11. R.J. Quist, Voorschoten
12. R. van Engelenburg, Voorschoten
13. EVO en TLN, Zoetermeer
14. Gemeente Leidschendam-Voorburg, Voorburg
15. T. Deinum, Voorschoten
16. Churchill Avenue team, Leiden
17. W. Koster, Voorschoten
18. Voorschotense Golfclub, Voorschoten
19. DLA Piper namens Nalco Europe B.V., Amsterdam
20. F. Holvast namens St. Buurtschap Zuidwijkse Polder, Wassenaar
21. Wijkraad Stevenshof, Leiden
22. Gemeente Zoeterwoude, Zoeterwoude
23. Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Voorschoten
24. Recreatiecentrum Vlietland B.V., Leidschendam
25. Gemeente Leiden, Leiden
26. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag
27. J.H.M. Weekenborg en H.M. van Marrewijk, Voorschoten
28. A.W.G.M. de Vette, Leiden
29. J.G.M. van Muiden en C. Kranenburg, Leiden
30. Kamer van Koophandel Den Haag, VNO-NCW Rijnland en Bedrijfsleven Rijnland, Leiden
31. P.N. Zwinkels, Voorschoten
32. Gemeente Voorschoten, Voorschoten
33. F. J. Kooper, H.A. Nuhoff en J. Visser, Leiden
34. Stichting Twickel, Delden
35. Vereniging Leefbaar Voorschoten, Voorschoten
36. P. Eckstein en M. Kuhn, Voorschoten
37. F. Pelupessy, Leiden
38. Gemeente Oegstgeest, Oegstgeest
39. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Leiden
40. fam. Groothuizen-Vijverberg, Voorschoten
41. fam. Ratsma-van der Moore, Voorschoten
42. J. Noordhuizen, Wassenaar
43. A.G.J. Sedee, Voorschoten
44. Platform Duurzaam Voorschoten, Voorschoten
45. F.H.J. von der Assen, Voorschoten
46. M. Lamers, Voorschoten
47. Bewoners woonwijk het Wedde, Voorschoten
48. Vereniging Vrienden van Vlietland, Leidschendam
49. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort
50. Gemeente Wassenaar, Wassenaar
51. M.C. Kroon, mede namens NKB, Leiden
52. Stuurgroep Pact van Duivenvoorde, Wassenaar
53. Wijkvereniging Leefbaar Zuidwest, Leiden
54. H. Ramautar, Leiden
55. S.A. Theunissen en M. Dronkers, Leiden
56. M.S. Schoonhoven, Voorschoten
57. M. Batten, Voorschoten
58. G. Blauw en S. Wijnands, Voorschoten
59. W.A. Alting, Wassenaar

60. J. Joziase, Voorschoten
61. H.J.G. Oudelaar, Voorschoten
62. I.H.S. Janssen-Claasen, Voorschoten
63. R.P.H. Janssen, Voorschoten
64. W.W. Peters, Voorschoten
65. J.P. van der Steege-Veenhuizen, Voorschoten
66. T.W. van der Steege, Voorschoten
67. B. v.d. Hoff, Voorschoten
68. A.P.H. Kuijt, Katwijk
69. E. van Pelt-Verkuil, Leiden
70. Th. Hortentius, Den Haag
71. H. Smeets, Den Haag
72. B.M. Dogge, Voorschoten
73. B.L. van Zanten, Leiden
74. B. van Hell, Pijnacker
75. I. Slavenburg, Voorschoten
76. A.N.M. Wunderink-Gijzen, Voorschoten
77. R. v.d. Mark, Leiden
78. M. v.d. Mark, Leiden
79. T v.d. Mark-van Hese, Leiden
80. B.J.S. Reulink, Voorschoten
81. T.A.P. Tilanus-Lammers, Voorschoten
82. I.L.K.F. Plochg, Leiden
83. J. Hoogendoorn, Leiden
84. L.C. Bentrop, Leiden
85. T.J.M. Noordermeer, Voorschoten
86. J.A. Horsmeier, Voorschoten
87. VVE Lotte Beesestraat 65-79, Leiden
88. J. Groen-de Kruis, Leiden
89. M.W. van de Lint, Voorschoten
90. P.J. Lasschuijt, Voorschoten
91. R.H. Lekanne dit Deprez, Leiden
92. E.M. Schimmel-Driessen
93. J. Koenis, Leiden
94. P.J.G. Kersten, Leiden
95. A.C. Kersten-de Vries, Leiden
96. E.G.A.M. Dekker, Leiden
97. E. van Erp-Damen, Voorschoten
98. E.J. Asma-Wissekerke, Leiden
99. P. Alkhoven en P. van den Brink, Leiden
100. R.B. Kleijn, Voorschoten
101. E.M.I. Wolper, Leiden
102. P.J. van Helsdingen, Oegstgeest
103. M. le Cointre, Leiden
104. J. van der Wiel, Leiden
105. fam. K van Greuningen, Voorschoten
106. J.C.P van Zijp, Leiden
107. Th. J. Keijzer, Voorschoten
108. A.C. Smits, Leiden
109. W. Dijkdrent en J. Reith, Voorschoten
110. W.H. Verstraaten-Dekker, Leiden
111. R. van Strien, Voorschoten
112. A.G.A. Beyersbergen van Hengouwen, Voorschoten
113. M. Keimpema, Leiden
114. G. Gerritsen, Leiden
115. J. Dool, Voorschoten
116. M.M. Mathijssen-de Bruijne, Leiden
117. E. Rijken, Voorschoten
118. H.H. Haasjes, Voorschoten
119. K.E. Schuemie, Leiden
120. Milieudefensie Leiderdorp, Leiderdorp
121. F. Sanders, Leiden

122. R. Gebhardt en W. van den Brink, Voorschoten
123. G. Aerts, Voorschoten
124. R.R. Hemmes, Voorschoten
125. J.P.M. Hooijmans, Voorschoten
126. J.D. Blokker, Voorschoten
127. V.L. Blokker, Leiden
128. P. Drijkoningen, Leiden
129. W.M. van den Heuvel, Leiden
130. J. H. Meuleman, Leiden
131. S. Belghoul, Leiden
132. P.G.A. Aerts, Leiden
133. S. Noot, Leidschendam
134. I.M. Doorgeest, Leiden
135. E.C.F. Varekamp, Voorschoten
136. P.A.M. Mom, Leiden
137. W.R. Gijben, Leiden
138. M.I. Vogelesang, Leiden
139. D. Hazelhoff, Voorschoten
140. C.J.W. Bankeman, Leiden
141. C.S. Holvast-Rodger, Wassenaar
142. Insprekers vermeld onder 54 t/m 141 verzoeken de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) te beschouwen als de hare/zijne.

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2^e fase
RijnlandRoute**

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze weg moet de oost-west verbinding vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk. Voor de realisering van de Rijnlandroute wordt een inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door provinciale staten wordt de procedure voor milieueffectrapportage gefaseerd doorlopen. Dit advies geeft een oordeel over het MER 1^e fase en aanvullende richtlijnen voor het MER 2e fase

ISBN: 978-90-421-30-524

III. SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN MER 1^E FASE RIJNLANDROUTE
(MER1 = MER eerste fase, MER2 = MER tweede fase)

1. W. Leeuwenburgh, Voorschoten

Inspreker steunt het alternatief Churchill Avenue, maar komt zelf met een goedkopere variant onder de codenaam 'Vlaamse Reus'.

Inspreker is van mening dat in het MER1 geen of te weinig aandacht is besteed aan:

- de invloed van de aansluitingen op het onderliggende wegennet;
- het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Reactie:

Provinciale Staten hebben op basis van MER1 een keuze gemaakt voor het uitwerken van 4 alternatieven en varianten in MER2. De statencommissie MKE heeft op 2 juli 2010 aangegeven, dat er nog 3 extra varianten in MER2 moeten worden uitgezocht. Het is niet de bedoeling om daarnaast nog nieuwe alternatieven en varianten toe te voegen.

In MER2 zullen de aansluitingen op het onderliggende wegennet uitgebreid aan de orde komen (2.3.1) en zal een MMA worden bepaald (2.2.3).

2. K. Vos en M.S. Chi, Leiden

Insprekers verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en vragen als aanvulling aandacht voor de gezondheidsschade en de daarmee samenhangende daling van de huizenprijzen op de middellange termijn.

Reactie:

Bij alle alternatieven zullen de gezondheidsaspecten in beeld gebracht worden (2.3.3.).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

3. M.M.S. Steijger (mede namens een aantal bewoners van de Leidseweg), Voorschoten

Inspreker wijst op het voordeel van de Churchill Avenue en is tegen een weg door Voorschoten om de volgende redenen:

- verloren gaan natuurwaarden bos Berbice;
- idem cultuurhistorisch waardevolle huizen aan de Leidseweg.

Reactie:

Alle alternatieven zullen in MER2 op hetzelfde detailniveau worden vergeleken, waarna Provinciale Staten hun voorkeur zullen uitspreken. Landschap en cultuurhistorie vormen daar een onderdeel van (2.3.5).

4. Fam. M de Vaan, Voorschoten

Alleen een gesloten tunnel is aanvaardbaar. Naast de overwegingen in verband met geluids-overlast en luchtkwaliteit, wordt het volgende benadrukt:

- de essentiële ecologische verbinding tussen Groene Hart en duinen, gevormd door het het landgoed Berbice en de aansluitende sportvelden en volkstuinten;
- de dagelijkse recreatieve waarde van genoemd gebied voor de bewoners van de omliggende wijken.

Insprekers onderschrijven de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) en merken op dat, vanwege de ligging in de bebouwde kom, een ontwerpsnelheid van maximaal 70 km/uur zal moeten gelden bij een tunnelbak/tunnel, dit in tegenstelling tot de voorgestelde 80 km/uur.

Reactie:

In MER2 worden de alternatieven nader uitgewerkt en de lokale milieueffecten bepaald. De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt hierbij betrokken (2.3.4).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

5. D.A.J. de Mooy, Leiden

Inspreker komt met twee varianten voor de aansluiting van de Churchill Avenue op de A4.

Reactie:

De mogelijke aansluitingen op de A4 worden beschreven in MER2 (2.3.1).

6. J.R. van Duijnen, Voorschoten

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

7. Gemeente Katwijk, Katwijk

De gemeente verzoekt het volgende mee te nemen in MER2:

- meer tijd inplannen voor de afronding van het MER en de inbreng van de raden, alvorens het voorkeurstracé wordt bepaald;
- meenemen van de effecten van de verschillende varianten in de gehele gemeente;
- opnemen van de onderdelen en varianten van de aansluitingen;
- zorg dragen voor en inzicht geven in de aansluiting op omliggende projecten.

Daarnaast benadrukt de gemeente het sterk betrekken van de grondgemeenten bij de vervolgfases van het project (inpassingsplan) en verwacht een constructieve samenwerking.

Reactie:

In MER2 zal aandacht worden besteed aan de verkeerskundige werking en de effecten op de omgeving van de alternatieven en varianten (2.3.).

De gemeenten zullen uiteraard zowel bij het MER als het inpassingsplan worden betrokken.

8. R.N.G. Klaassen (mede namens kopersvereniging "de Hyacint", Voorschoten

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en voegt daaraan toe, dat Krimwijk II inmiddels is aangelegd, wat niet overeenkomt met de in MER1 gepresenteerde situatie. De weg zou daarmee op 50 m van een woonwijk van 600 woningen komen te liggen met grote overlast voor die wijk.

Inspreker pleit voor oplossingen op de korte termijn bij onder andere Lammenschansplein.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

9. M. Kooij-Klaassen, Voorschoten

Zie zienswijze 6.

10. M. Kooij, Voorschoten

Zie zienswijze 6.

11. R.J. Quist, Voorschoten

Inspreker heeft grote bezwaren met de situering van een bovengronds N11-West tracé langs Krimwijk II. Hij vraagt meer aandacht in MER2 voor de effecten op de volksgezondheid (fijn stof, ultra fijn stof en geluid).

Reactie:

In MER2 zal ingegaan worden op de specifieke knelpunten en wordt de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader bekeken (2.1.2 en 2.2.1).

Bij alle alternatieven en varianten zullen de gezondheidsaspecten in beeld gebracht worden (2.3.3.).

12. R. van Engelenburg, Voorschoten

Inspreker tekent bezwaar aan en is van mening dat het MER 1^e fase onleesbaar is en daardoor het recht op inspreken negatief beïnvloedt. Een op het publiek gerichte samenvatting ontbreekt.

De volgende punten worden onder andere vermeld:

- de onderbouwing van nut en noodzaak is achterhaald door de recente ontwikkelingen op het gebied van de bevolkingsgroei, de woningmarkt en de economie;
- de wegingsprocedure (stoplichtbenadering en salderen) is niet geschikt;
- een aantal gebruikte modellen (onder andere Cars 2) voldoet niet;
- er is geen sprake van representativiteit van het onderzoek (onvoldoende metingen);
- het toepassen van de ladder van Verdaas wordt niet gerealiseerd in de praktijk (eerst verbeteren, eindoptie is pas de aanleg van een nieuwe weg);
- het toevoegen van de variant 'Zoeken naar Balans' is onjuist (komt sterk overeen met N11-West)
- het toevoegen in het MER van deel A en de hoofdstukken maakbaarheid en financiën is niet gewenst;
- de trechteringskeuze is onjuist door de beperkte onderlinge vergelijkbaarheid;
- in het MER ontbreekt een aantal in de Startnotitie vastgelegde zaken;
- het onderzoek naar luchtkwaliteit is onvoldoende;
- het aspect duurzaamheid ontbreekt nagenoeg in het MER.

Reactie:

Bezwaar kan te zijner tijd worden aangetekend bij de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en het MER.

De 'Studie in beeld' is te beschouwen als een zelfstandig leesbare en publieksvriendelijke samenvatting.

Gegevens van demografie en dergelijke lopen altijd iets achter, omdat onderzoeken enige tijd vergen en er gebruik gemaakt wordt van complete gegevens. Ten aanzien van gegevens voor de autonome ontwikkeling worden de gebruikelijke inschattingen gehanteerd van toekomstige ontwikkelingen.

Een alternatief voor de gefaseerde aanleg wordt toegevoegd aan MER2.

De onderzoeken naar onder andere luchtkwaliteit zullen meer in detail worden uitgevoerd (2.3.3).

Er wordt in MER2 inzicht gegeven in de toekomstvastheid van de alternatieven en varianten.

13. EVO en TLN, Zoetermeer

EVO en TLN vragen hoe de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 zal worden ingericht. Zij vragen om aanpassingen in het ontwerp aan te brengen om ieder gedeelte van de toekomstige RLR congestievrij te maken en adviseren daarbij om ook naar de aanpassingen in de (directe) omgeving te kijken.

Verder is niet duidelijk in hoeverre in het MER rekening is gehouden met de invoering van de kilometerheffing.

Ook wordt aangegeven dat de gebruikte verkeersgegevens uit 2005 verouderd zijn.

Gevraagd wordt om de robuustheid van de varianten als criterium mee te nemen en te kwantificeren.

Ten slotte wordt de voorkeur uitgesproken voor de 'Zoeken naar Balans' variant.

Reactie:

In MER2 wordt aandacht besteed aan de invloed op de verkeersdoorstroming van de wijze van aansluiten op de A4 en A44 (2.3.1).

Vanuit het verkeersmodel (basis 2005) wordt een prognose gegeven voor het jaar 2020. Het prognosejaar 2030 wordt meegenomen in MER2 in de vorm van een robuustheidstoets.

14. Gemeente Leidschendam-Voorburg, Voorburg

De gemeente refereert aan de brief aan Gedeputeerde Staten waarin zij verzoeken het tracé van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder zoveel mogelijk te verleggen in de richting van het aan te leggen bedrijventerrein, in ieder geval ten noorden van het gasverdeelstation.

Tevens vraagt de gemeente meer aandacht voor de groengebieden en landgoederen in het Duin, Horst en Weidegebied als 'vertaling' van de Rijksbufferzone Leiden-Den Haag-Zoetermeer.

Ook de bereikbaarheid van het Recreatiegebied Vlietland is een punt van zorg; afsluiten van de enige toegangsweg - de Hofvlietweg - is onacceptabel.

Ten slotte steunt de gemeente de aanpak van de IBHR en de besluiten van het MIRT van eind 2009, wat betekent dat eerst de knelpunten bij de Lammebrug en Leiden-West moeten worden opgelost. Ook zal in eerste instantie moeten worden aangetoond, dat er een extra verbinding nodig is tussen de A44 en de A4, die niet op of rond de bestaande infrastructuur kan worden opgelost.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

De effecten op natuur en landschap in de ecologische verbindingzones zullen worden bepaald (2.3.4 en 2.3.5), alsmede mitigerende maatregelen.

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute.

15. T. Deinum, Voorschoten

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

- in MER1 wordt op bladzijde 53 in de tabel aangegeven, dat de zuidelijke kanoroute wordt gerealiseerd met een brug; dit is in strijd met een halfverdiepte passage langs de Stevenshof en technisch onmogelijk op 100 m van de tunnel onder het spoor;
- nadere aandacht in MER2 voor de barrièrewerking voor recreatief verkeer (per fiets, te voet, per vaartuig of op de schaats);

- aandacht voor mitigerende maatregelen tijdens en na de aanleg met betrekking tot recreatief gebruik, (stof- en geluidsoverlast), verloedering van het landschap en teloorgang van voorzieningen (sportvelden, volkstuinten).

Reactie:

De effecten op de recreatieve functies worden in MER2 beschreven (2.3.5). Ook zal aandacht besteed worden aan mitigerende maatregelen.

16. Churchill Avenue team, Leiden

Het MER1 zou moeten worden bijgewerkt met een expliciete beschrijving van het alternatief Churchill Avenue. Volgens inspreker is dit alternatief als het MMA te beschouwen en zou als eerste moeten worden uitgewerkt.

Verder wordt gewezen op enkele omissies in MER1:

- selectieve omgang met het toeschrijven van schade en overlast van de verschillende varianten;
- landschapsaantasting Oostvlietpolder is veel minder dan bij Leiden Zuid;
- aspecten verkeersoverlast en bouwoverlast bij N11-West;
- consequenties aanleg N11-West voor panden in Voorschoten;
- effecten op de verkeerscirculatie na aanleg N11-West;
- te korte horizon van 10 jaar voor de verkeerseffecten (uitwerken in MER2);
- effect van een betere ruimtelijke verdichting (idem).

Reactie:

De Churchill Avenue wordt als volwaardig alternatief meegenomen in MER2. Ook zal een gefaseerd uit te voeren variant worden beschreven.

In MER2 wordt de verkeerskundige werking van alle alternatieven en varianten in detail beoordeeld (2.3.1.). Ook wordt inzicht gegeven in de toekomstvastheid (prognosejaar 2020 en 2030)(1.2).

17. W. Koster, Voorschoten

Inspreker vindt de uitgangspunten (bevolkingsgroei, economische groei) ondeugdelijk.

De ladder van Verdaas is onjuist toegepast. Het nul+-alternatief is ten onrechte afgefallen.

Inspreker vindt de kaarten en grafieken slecht leesbaar (lage resolutie).

In het verkeersmodel zijn de verkeerstromen tussen de Oude Rijnzone en Leidschendam-Voorburg-Mariahoeve (oost-zuid) onvoldoende herkenbaar meegenomen, evenals de aansluiting van de N11-Oost op de A12.

De kwaliteit van MER1 op de punten geluid en luchtkwaliteit is onvoldoende.

Bij aanleg van een N11-variant wordt de wijk Noord-Hofland omsloten door barrières.

De aanleg van een N11-variant heeft niet alleen gevolgen voor de weidevogels, maar ook voor de resterende populatie.

Geluidschermen zijn naast taluds verstorende elementen in het landschap.

De cultuurhistorische relatie tussen de zilverfabriek en de bijbehorende woningen wordt in alle varianten van de N11 verstoord en deels vernietigd.

Aan het Nicolaspad in Voorschoten bevindt zich een oude vuilstort.

De gevolgen van bouwhinder voor Voorschoten worden ernstig onderschat.

De maakbaarheid scoort dus bij alle N11-varianten een (-).

Reactie:

Luchtkwaliteit en geluid worden in MER2 gedetailleerd behandeld (2.3.3) evenals de barrièrewerking. In MER 2 zal meer gedetailleerde natuurinformatie worden verwerkt (2.3.4). Bij landschap en cultuurhistorie zal aandacht worden gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit en de cultuurhistorische aspecten (2.3.5). De vuilstort aan het Nicolaspad zal worden toegevoegd aan het overzicht van belaste gronden in MER2.

Hinder tijdens de bouw wordt in MER2 onderzocht.

18. Voorschotense Golfclub, Voorschoten

Het bestuur van de Golfclub geeft aan dat in MER1 de consequenties voor de golfbaan in Voorschoten ontbreken bij aanleg van de N11-varianten en 'Zoeken naar Balans'.

De golfbaan is onderdeel van de groene corridor, die bij aanleg doorsneden zal worden, waardoor de baan zal verdwijnen. In de omgeving zijn geen alternatieven voor de golfbaan. Het bestuur vraagt in MER2 de milieueffecten en de financiële consequenties bij aanleg van de N11-varianten en 'Zoeken naar Balans' te onderzoeken.

Ook dient te worden meegenomen op welke wijze voorzien kan worden in vervangende ruimte voor de golfbaan, de kosten daarvan en de impact op het milieu.

Reactie:

Alle milieueffecten op de groene corridor worden in MER2 meegenomen (2.2.1). De mogelijke financiële consequenties voor derden komen bij het inpassingsplan aan de orde, waarin het voorkeursalternatief wordt vastgelegd.

19. DLA Piper namens Nalco Europe B.V., Amsterdam

Nalco wens in het vervolgtraject meer duidelijkheid over de exacte impact van de aanleg van de RijnlandRoute op het perceel in eigendom bij Nalco. Ook met het aspect 'zichtlocatie' dient bij de verdere uitwerking rekening te worden gehouden.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit vraagt inspreker om rekening te houden met de effecten op de Nalco-locatie. Dit geldt ook voor de externe veiligheidsrisico's en de geluidseffecten.

Reactie:

Bij de uitwerking van de alternatieven in MER2 zullen de implicaties van alle alternatieven en varianten voor Nalco in beeld komen.

20. F. Holvast namens St. Buurtschap Zuidwijkse Polder, Wassenaar

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

- neem de af te breken woningen en de daarmee gepaard gaande kosten mee in het MER;
- houd rekening met de mogelijkheid van een beloningssysteem om files te verminderen (zie lopende studie Haaglanden);
- los de bestaande knelpunten bij de Lammebrug, Lammenschansplein en Leiden-West zo snel mogelijk op, conform het voorstel van de minister;
- integrale uitvoering van de Churchill Avenue kan een goede en duurzame oplossing betekenen.

Reactie:

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute. Beloningssystemen worden in het stadium van de planstudie niet meegenomen.

21. **Wijkraad Stevenshof, Leiden**

De wijkraad geeft de volgende hoofdpunten aan:

- nut en noodzaak zijn voor een RijnlandRoute als nieuwe verbinding onvoldoende aangetoond volgens de Zevensprong van Verdaas;
- de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte dienen richtinggevend te zijn bij de tracékeuze;
- het ontbreken van de uitwerking en beoordeling van de variant Churchill Avenue is een ernstige omissie;
- er is een inhaalslag nulplus-varianten nodig op het gebied van kosten-batenanalyses en ruimtelijke planvorming;
- de varianten 'N11-West als boortunnel' en 'Spoortracé als conventionele tunnel' zijn onvoldoende onderzocht;
- afzonderlijke procedures IBHR en MER leiden tot niet transparante en ondeugdelijke besluitvorming;
- de beschrijving en waardering van effecten bevat een groot aantal onvolkomenheden.

Voor de tweede fase MER wordt een aantal aandachtspunten aangegeven.

Ten slotte wordt een aantal detailopmerkingen over MER1 gegeven.

Reactie:

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute. Ook zullen de Churchill Avenue en een gefaseerde variant daarvan worden onderzocht.

Van alle varianten worden de kosten en baten onderzocht.

Andere varianten (N11-West als boortunnel en Spoortracé al conventionele tunnel) worden niet in MER2 onderzocht.

De Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte zijn vastgesteld op 30 juni 2010 en zullen worden meegenomen in MER2.

De detailopmerkingen zijn gecontroleerd op onvolkomenheden, die van belang zijn voor MER2. Deze worden in MER2 verwerkt.

22. **Gemeente Zoeterwoude, Zoeterwoude**

De gemeente vraagt naast de eerder aan de projectgroep RijnlandRoute doorgegeven punten aandacht voor:

- de effecten op natuur en landschap voor de gehele Westeindsepolder;
- het meenemen in MER2 van een door de gemeente uitbesteed onderzoek met betrekking tot de aansluiting op de A4 (toezegging door de gedeputeerde);
- de goede mogelijkheid van de Churchillvariant;
- de effecten van de varianten op de volksgezondheid (luchtkwaliteit, geluid, fijn stof);
- de effecten na te gaan van een lagere snelheid op de aansluiting (50 of 70 km uur).

Ook verwijst de gemeente naar de ingediende zienswijzen op de Provinciale Structuurvisie, waarin zij ten aanzien van de RijnlandRoute wijst op de implementatie van de eigen visie van de provincie daarbij en het gebied ten oosten van de A4 niet aan te tasten.

Reactie:

De effecten op natuur en landschap van de alternatieven en varianten en de diverse mogelijke aansluitingen zullen in MER2 worden aangegeven (2.3.4 en 2.3.5). Dit geldt ook voor de effecten op de volksgezondheid (2.3.3).

De Provinciale Structuurvisie wordt als vastgesteld beleid bij het onderzoek betrokken.

23. Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Voorschoten

De insprekers sluiten zich aan bij de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

- de m.e.r.-procedure en de MIRT-procedure (IBHR) lopen niet transparant door elkaar heen wat betreft de alternatieven;
- ten aanzien van de lokale effecten dient het MER directe en indirecte effecten te laten zien en geen saldering van effecten; geen afwenteling dus van nadelige effecten;
- in MER1 is geen aandacht voor criteria te relateren aan duurzame ontwikkeling; verzocht wordt hieraan in MER2 onderbouwing te geven;
- gevraagd wordt om het vernietigen van niet-reproduceerbare goederen als toetscriterium in MER2 op te nemen en de kosten van het in oorspronkelijke staat herstellen te berekenen;
- de bypass Oostvlietpolder is onderdeel van de referentiesituatie;
- het nulplus-alternatief en het Spoortracé mogen niet afvallen;
- aandacht voor ondergronds ruimtegebruik (zie zienswijze startnotitie);
- aandacht voor het aspect recreatie;
- aandacht voor effecten op de kwaliteit van het grondwater.

Verder beschouwt men de initiatieven uit juni 2008 onverminderd van kracht.

Reactie:

Provinciale Staten hebben besloten in MER2 de effecten van 4 alternatieven en varianten uit MER1 en 3 extra varianten te beschrijven. Daarbij zal meer per wegvak getoetst worden aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen (1.2) onder andere opheffen barrièrewerking (2.1.2). Bij de bepaling van het MMA zullen de duurzaamheidsambities van de provincie worden betrokken, waaronder meervoudig ruimtegebruik (2.2.3). Het aspect recreatie wordt meegenomen in MER2 (2.3.5) evenals bodem en grondwateraspecten (2.3.2).

De kosten van de alternatieven en varianten worden in beeld gebracht.

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

24. Recreatiecentrum Vlietland B.V., Leidschendam

Inspreker verzoekt het in MER1 gepresenteerde tracé door de Oostvlietpolder en dat pal langs het Recreatiegebied Vlietland is gesitueerd, zodanig te verleggen dat schade aan het gebied wordt voorkomen en de groene buffer tussen Vlietland en het in de Oostvlietpolder mogelijk aan te leggen bedrijventerrein gespaard blijft.

In de bijlagen worden mogelijk alternatieven van de gemeente Leidschendam-Voorburg en het Recreatiecentrum Vlietland voor het tracé gepresenteerd.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken.

25. Gemeente Leiden, Leiden

De gemeente staat achter de inhoud en conclusies van het MER1 en achter de trechtering van de alternatieven en varianten door Provinciale Staten. Zij heeft wel een aantal aandachtspunten:

- voor de inpassing bij de Stevenshof (halfverdiept) is een andere oplossing noodzakelijk;
- het verdwijnen van de aansluiting Leiden Zuid bij de A44 is zorgelijk, omdat dit leidt tot extra verkeersdruk op de knoop Leiden West; verzocht wordt in MER2 te onderzoeken of toch een aansluiting mogelijk blijft;

- een zuidoostelijke aansluiting (Voorschoterweg) zal in vergelijking met een oostelijke aansluiting veel beter functioneren; de provincie zal in de discussie tussen Leiden en Voorschoten de knoop moeten doorhakken.

Reactie:

De inpassing bij de Stevenshof en de diverse aansluitingen worden in MER2 behandeld.

26. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag

Het stadsgewest is voorstander van de RijnlandRoute, met de belangrijke voorwaarde dat deze uiterst zorgvuldig zal moeten worden ingepast ten opzichte van de groene Rijksbufferzone, in het bijzonder ter hoogte van Maaldrift. De volgende punten worden meegegeven voor MER2:

- het knooppunt Maaldrift dient zo ver mogelijk naar het noorden verplaatst te worden en er dienen ruimtebesparende maatregelen onderzocht te worden door uit te gaan van lagere ontwerpssnelheden (50 km/uur); ook wordt gevraagd om te onderzoeken of een volledige aansluiting bij Maaldrift wel noodzakelijk is;
- onderzoek in MER2 of de aansluiting gecombineerd kan worden met een ecoduct over de A44;
- het tracé door de Oostvlietpolder dient naar het noorden verlegd te worden in verband met de nadelige gevolgen voor het Recreatiegebied Vlietland;
- een directe aansluiting van de N206 op de parallelstructuur van de A4 blijft noodzakelijk; de verbinding Zoetermeer-Leiden-Centrum/Amsterdam mag niet verslechteren;
- het Transferium 't Schouw dient ook in de toekomst volwaardig te kunnen functioneren.

Reactie:

Al deze punten worden in MER2 onderzocht.

27. J.H.M. Weekenborg en H.M. van Marrewijk, Voorschoten

Insprekers maken zich grote zorgen om de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de ruimtelijke inpassing. Ten aanzien van de geluidsbelasting wordt verwacht dat er concrete referentiemetingen bij bestaande tunnelmonden worden gedaan en dat de cumulatieve geluidseffecten worden meegenomen. Voor de luchtkwaliteit dient voor fijn stof de meest veilige norm te worden gehanteerd van zowel PM10, PM2,5 en PM0,1.

De aansluiting op de Voorschoterweg dient door extra verkeer en een hogere milieubelasting te vervallen.

Reactie:

Geluidsbelasting, luchtkwaliteit en de ruimtelijke inpassing van alle alternatieven en varianten worden meer in detail in MER2 beschreven (2.3.3 en 2.3.5).

28. A.W.G.M. de Vette, Leiden

Inspreker sluit zich aan bij de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof (21) met de volgende opmerkingen over het document 'Studie in Beeld':

- langs de Churchillaan ligt geen bebouwing van 1900-1920 en 1920-1960, maar er liggen sportvelden; inspreker verzoekt deze punten te controleren (bladzijde 28, figuur 4.7);
- geluidscontouren in hoofdstuk 5 bij de N14 en de A44 kunnen niet gelijk zijn vanwege de Sijtwendetunnel.

Verder dienen de effecten van het afsluiten van de aansluiting Leiden-Zuid op de aansluiting bij de Plesmanlaan onderzocht te worden in MER2.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof (21).
De overige punten worden meegenomen in MER2.

29. J.G.M. van Muiden en C. Kranenburg, Leiden

Verzocht wordt om in de bepaling van de luchtkwaliteit op zijn minst ook de PM2,5 mee te nemen. Bescherming van de volksgezondheid dient langs de Stevenshof een uiterste prioriteit te hebben. Aangezien er langs het N11-West tracé relatief veel jongere kinderen en nogal wat ouderen wonen, zou de lokale situatie als 'gevoelige bestemming' kunnen worden beschouwd (conform scholen, verzorgingstehuizen, kinderdagverblijven enzovoorts, binnen 50 m van provinciale wegen).

Reactie:

In MER2 worden de effecten op de luchtconcentraties beschreven en zal rekening worden gehouden met gevoelige objecten (2.3.3).

30. Kamer van Koophandel Den Haag, VNO-NCW Rijnland en Bedrijfsleven Rijnland, Leiden

Het bedrijfsleven is het eens met de trechtering van de varianten voor de tweede fase MER en ondersteunt de voorkeursvariant van het Rijk (Zoeken naar Balans). Insprekers komen met de volgende aanbevelingen voor de op te stellen aanvullende richtlijnen:

- fasering is geen optie;
- mogelijkheden voor inbreng vanuit de markt;
- robuustheid is een belangrijk criterium;
- doorstroming van het verkeer dient optimaal te zijn.

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute staan niet ter discussie.

Reactie:

De mogelijkheden van marktpartijen wordt onderzocht.

De doorstroming van het verkeer en de toekomstvastheid van de alternatieven en varianten en worden in MER2 beschreven (2.1.1.).

31. P.N. Zwinkels, Voorschoten

Inspreker sluit zich aan bij de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

De variant door de Oostvlietpolder komt op 50 m van de nieuwe wijk Krimwijk II.

Inspreker is van mening dat de impact van de RijnlandRoute op deze wijk (geluidsoverlast, stankoverlast, fijn stof, verkeersveiligheid) nauwelijks is meegenomen in MER1.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

32. **Gemeente Voorschoten, Voorschoten**

Procedure

Er is een verschil tussen het alternatief 'Zoeken naar Balans' uit het MIRT (IBHR) en het alternatief dat de provincie hanteert. Dit vindt de gemeente ongeloofwaardig en niet transparant.

Ambtelijk is er een lijst opgesteld van punten, die nog ontbreken in MER1. Deze lijst is niet formeel vastgesteld, waardoor MER1 incompleet is.

Nut en noodzaak

De gemeente is van mening dat een zorgvuldige analyse van nut en noodzaak van een geheel nieuwe wegverbinding nog steeds ontbreekt in MER1. De zevensprong van Verdaas is onvoldoende uitgewerkt.

Integrale benadering

Het relevante verkeers- en vervoernetwerk moet op regionaal niveau in beschouwing worden genomen om een analyse te kunnen maken van nut en noodzaak en effecten. De gemeente pleit voor een integrale benadering met als resultaat een geoptimaliseerd pakket van maatregelen, in plaats van te focussen op een enkele verbinding.

Reikwijdte van het project

Er is geen duidelijke omschrijving van de reikwijdte van het project en niet alle relevante aspecten worden meegenomen (bijvoorbeeld effecten RLR op het gebruik van de A4 en de N11-Oost)

Tracé Zoeken naar Balans

De oorspronkelijke in het IBHR gepresenteerde variant is naar het zuiden verschoven en heeft daardoor grote schadelijke invloed op Vlietland en de nieuwbouwwijk Krimwijk II. Bovendien had de oorspronkelijke variant geen aansluiting in Voorschoten.

Aansluitingen

De in MER1 gepresenteerde aansluiting tegenover het landgoed Berbice wordt met kracht van de hand gewezen vanwege de status van Berbice als rijksmonument, provinciaal landgoed-biotop en doorsnijding van de Rijksbufferzone.

Voortvarende aanpak

De gemeente pleit - conform het gezamenlijke besluit van minister en gedeputeerde - voor nadrukkelijke aandacht in MER2 voor faseringsmogelijkheden (eerst de huidige knelpunten oplossen).

Meer aandacht voor groenstructuren, natuur en milieu

In MER1 is onvoldoende aandacht besteed aan groenstructuur, natuur en landschap (Rijksbufferzone, Duin, Horst en Weidegebied en ecologische verbindingzones tussen duinen en Groene Hart). De gemeente pleit voor meer aandacht in MER2 voor de natuurlijke kwaliteiten en groene verbindingen.

Gezondheidseffecten in kaart brengen

In MER2 dient onderzoek gedaan te worden naar de effecten op onder meer luchtkwaliteit (fijn stof en ultra fijn stof) en geluidsbelasting, waarbij het ook om cumulatieve effecten gaat.

Lokale effecten zichtbaar maken

In MER2 worden effecten gesaldeerd over het (gehele) onderzoeksgebied. Lokale effecten zoals barrièrewerking worden daardoor niet zichtbaar.

De gemeente opteert voor het oplossen van de verkeersproblematiek door het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Voorschoten zal, zoals in de zienswijze op de Startnotitie is aangegeven, alleen medewerking kunnen verlenen aan de aanleg van de RijnlandRoute als de weg - nadat nut en noodzaak zijn aangetoond - op Voorschotens gebied over de gehele lengte in een tunnel onder het maaiveld wordt gelegd.

Als bijlage is een lijst van opmerkingen toegevoegd over de tekst van de rapporten en bijlagen van MER1.

Reactie:

De detailopmerkingen zijn gecontroleerd op onvolkomenheden die van belang zijn voor MER2. Deze worden in MER2 verwerkt. MER1 is afgerond en hierin worden geen wijzigingen meer doorgevoerd.

De best scorende variant uit het IBHR is opgenomen in het m.e.r.-onderzoek. Ook zal een variant worden toegevoegd, waarbij sprake is van een gefaseerde aanleg.

In MER2 worden de invloeden op het omliggende netwerk beschreven (2.1.1).

In MER2 zal ingegaan worden op de specifieke knelpunten en wordt de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader bekeken (2.1.2 en 2.2.1).

In MER2 worden de alternatieven nader uitgewerkt en de lokale milieueffecten bepaald.

De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt hierbij betrokken (2.3.4) evenals de cultuurhistorische structuren (2.3.5).

Bij alle alternatieven en varianten zullen de gezondheidsaspecten uitgebreid en lokaal in beeld gebracht worden (2.3.3.).

33. F.J. Kooper, H.A. Nuhoff en J. Visser, Leiden

Insprekers sluiten zich aan bij de zienswijzen van de Wijkraad Stevenshof (zie 21) en gemeente Voorschoten (zie 32) en brengen daarnaast de volgende punten naar voren:

Proces

Cruciaal voor een goede MER is een objectieve beoordeling van de alternatieven.

Door de vooringenomenheid van de provincie is er een risico van een subjectieve behandeling van andere alternatieven dan 'Zoeken naar Balans'.

Achtergrond, nut en noodzaak

Insprekers vragen opnieuw aandacht voor het te beschouwen gebied voor de verkeersanalyse. In de zienswijze op de startnotitie is gepleit om een gedeelte van het landelijke verkeersnet (A12 vanaf Bodegraven, Prins Clausplein, Utrechtsebaan en knooppunt Burgerveen) mee te nemen. Dit is niet gebeurd in MER1.

Beschrijving alternatieven en varianten

De Churchill Avenue dient in MER2 als volwaardig alternatief te worden meegenomen.

Het Spoortracé behoort in MER2 een tweede kans te krijgen (streven naar win-winsituatie in overleg met Ministerie van VenW, gemeente Leiden en ProRail).

Zoeken naar Balans is geen apart alternatief maar een variant van N11-West.

Milieu-leefomgeving

De gezondheidseffecten zijn onvoldoende meegenomen in MER1. Insprekers verwachten dat in MER2 de laatste ontwikkelingen op wetenschappelijk gebied ten aanzien van effecten op de gezondheid de nodige aandacht krijgen.

Ook dient aandacht te worden geschonken aan de belevingswaarde van het landschap en het aspect licht.

Milieu-natuurlijke omgeving

In MER2 dient meer aandacht te worden besteed aan de groene buffer tussen kust en Groene Hart (EHS) en de toegankelijkheid en de beleving van de groene omgeving.

De Provinciale Structuurvisie moet worden meegenomen als beleidskader in MER2 evenals de status van het gebied 'Duin, Horst en Weide' als provinciaal landschap.

Integrale effectvergelijking

De effecten op de natuur worden onvoldoende goed weergegeven (toevoegen kolom afname areaal voor beschermde soorten).

De baten en de lasten van de RijnlandRoute dienen ook de 'lasten' voor de groene ontwikkeling van de regio te bevatten.

Reactie:

Provinciale Staten hebben op basis van MER1 een keuze gemaakt voor het uitwerken van 4 alternatieven en varianten in MER2, waaronder de Churchill Avenue. De statencommissie MKE heeft op 2 juli 2010 aangegeven, dat er nog 3 extra varianten in MER2 moeten worden uitgezocht,

De gezondheidsaspecten zullen in MER2 uitgebreider in beeld worden gebracht (2.2.1).

Dit geldt ook voor de ruimtelijke kwaliteit van de inpassing en de barrièrewerking (2.3.5) evenals de ecologische verbindingzone (2.3.4)

De Provinciale Structuurvisie wordt als vastgesteld beleid bij het onderzoek betrokken.

34. Stichting Twickel, Delden

De stichting wijst op de grote cultuurhistorische waarde en natuurwaarden van de Zuidwijkse Polder en omgeving en vraagt om vaststelling van nut en noodzaak van een nieuwe verbinding. Ook is de stichting Twickel van mening dat de effecten op de ecologische verbinding tussen het Groene Hart en duinen als gevolg van de aanleg van de weg onvoldoende tot uiting komen in MER1. Het betreft met name de aspecten weidevogels, verkeerslawaaï en landschap, die onvoldoende in beeld zijn gebracht.

Voor de onderbouwing van bovengenoemde punten verwijst de stichting naar de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39).

Reactie:

De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt betrokken bij het beschrijven van de effecten op natuur en landschap in MER2 (2.3.4).

35. Vereniging Leefbaar Voorschoten, Voorschoten

De vereniging heeft twee zorgpunten:

- de zeer geringe aandacht voor de ernstige aantasting van de ecologische relatie tussen Noordzeekust en Groene Hart op een van de weinige plekken waar deze verbinding nog intact is;
- het ontbreken van aandacht voor de effecten op het onderliggende wegennet in Voorschoten, zeker omdat in een aantal varianten sprake is van een knooppunt tussen N11 en de kruising Leidseweg-Voorschoterweg; dit geldt ook voor effecten van dit knooppunt op de belangrijke cultuurhistorische monumenten Berbice en Zilverfabriek.

Reactie:

De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt betrokken bij het beschrijven van de effecten op natuur en landschap in MER2 (2.3.4). Ook komen de effecten op de leefomgeving aan de orde (2.3.3.), evenals de effecten op landschap en cultuurhistorie (2.3.5).

36. P. Eckstein en M. Kuhn, Voorschoten

Insprekers verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) met de aanvulling om in MER2 te toetsen op de NO_x-emissie en -immissie (Wet luchtkwaliteit) en de geldende richtlijnen hiervoor.

Reactie:

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit zal voldoen aan de wettelijke normen en richtlijnen (2.3.3).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

37. F. Pelupessy, Leiden

Inspreker verzoekt de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) te beschouwen als de zijne met de aanvulling om in de aanvullende richtlijnen voor MER2 op te nemen, dat de varianten langs de Stevenshof niet meer aan bod komen.

Reactie:

Provinciale Staten hebben op basis van MER1 een keuze gemaakt voor het uitwerken van 4 alternatieven en varianten in MER2, waaronder de Churchill Avenue. De statencommissie MKE heeft op 2 juli 2010 aangegeven, dat er nog 3 extra varianten in MER2 moeten worden uitgezocht,

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland(39).

38. Gemeente Oegstgeest, Oegstgeest

De gemeente vraagt aandacht voor de gemaakte (bestuurlijke) afspraken omtrent het toekomstbeeld van de knoop Leiden-West. Het betreft de rechtstreekse aansluiting van de locatie Nieuw Rhijngeest (nu Rijnfront-Zuid) op de N206 en van daaruit op de A44.

Ook dient in MER2 aandacht te worden gegeven aan de robuustheid van het knooppunt Leiden West, met ook in de toekomst een goede doorstroming.

Reactie:

Per wegvak zullen de bereikbaarheids- en omgevingsdoelen van de alternatieven en varianten worden getoetst, evenals de toekomstvastheid (1.2).

39. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Leiden

De stichting is van mening dat de in de regio aanwezige verkeers-, vervoers- en leefbaarheidsproblemen goedkoper, sneller en effectiever opgelost kunnen worden dan door middel van grootschalige nieuwe infrastructuur. De zienswijze volgt in grote lijnen de hoofdstukindeling van MER1.

Achtergrond, nut en noodzaak

De uitgangspunten zijn irreëel, met name wat betreft de toename van de kantorenoppervlakte en de oppervlakte bedrijventerreinen. Ook worden eerdergenoemde uitgangspunten niet meer gehanteerd (jaarlijkse groei autoverkeer en aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer). De Zevensprong van Verdaas is op een onbeoordeelbare manier gehanteerd. De cumulatieve effecten van alle maatregelen in de achtereenvolgende sprongen worden ten onrechte niet beoordeeld. Uit het cumulatieve effect van de sprongen 1 tot en met 5 had het Meest Milieuvriendelijke Alternatief moeten worden afgeleid.

De gehanteerde uitgangspunten en de onjuiste toepassing van de Zevensprong van Verdaas werken door in alle onderzochte effecten in MER1.

Beschrijving alternatieven en varianten

De 'Churchill Avenue' wordt niet gelijkwaardig in MER1 behandeld als de andere alternatieven/varianten.

De minister en de gedeputeerde hebben hun voorkeur uitgesproken voor 'Zoeken naar Balans' en er is voor dit alternatief een rijksbijdrage beschikbaar gesteld. De vraag is hoe serieus de milieueffectrapportage daardoor nog is. In MER1 wordt bovendien een andere variant gepresenteerd dan in het IBHR (vlak langs Vlietland en de wijk Krimwijk II in Voorschoten).

Aan de levensvatbaarheid van alle 'N11-Westvarianten' wordt getwijfeld vanwege meningsverschillen over de aansluitingen op de Voorschoterweg en de A44.

De uitwerking van maar een variant van het 'Spoortracé' met mogelijke schade aan de binnenstad is misleidend. Waarom niet een variant uitgewerkt naast het spoor in plaats van onder het spoor en met twee kleinere buizen?

Verkeer en Vervoer

Onduidelijk is waarom er in MER1 geen integrale verkeersintensiteits- en I/C-kaarten van de besproken alternatieven worden gepresenteerd. Verder ontbreken de verkeersintensiteiten van aansluitende wegen op de randweg en de daarop aansluitende wegen in de bebouwing. Bij de reistijdeffecten wordt het aandeel van het autoverkeer in de geselecteerde twaalf regionale en regio-overschrijdende trajecten in de totale hoeveelheid verplaatsingen niet vermeld.

Grote moeite heeft de stichting met de gehanteerde klassenindeling bij het doorgaande verkeer op de genoemde wegvakken.

Milieu-Leefomgeving

In MER1 ontbreekt een presentatie van de lokale 'geluidseffecten' van de verschillende alternatieven en varianten. Het beoordeelbaar presenteren van deze effecten is van groot belang om te kijken waar mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Verder is de wijk Krimwijk II niet genoemd en ontbreekt een aantal scholen en verpleeg- en verzorgingshuizen in de wijk Noord Hofland (Voorschoten).

Ten aanzien van 'luchtkwaliteit' wordt te weinig aandacht besteed aan fijn stof en ultra fijn stof. Bij de gehanteerde klassenindeling worden vraagtekens gezet en de lokale effecten zouden veel duidelijker en vergelijkbaar gepresenteerd moeten worden. Dit geldt ook voor de berekening van de luchtkwaliteit langs de wegvakken in de poldergebieden.

Het probleem van barrièrewerking wordt te gemakkelijk in MER1 'opgelost'.

Milieu-Natuurlijke omgeving

Er is in MER1 slordig omgesprongen met de door de stichting beschikbaar gestelde weidevogelinventarisatiegegevens. Ook is de behandeling van de aanwezigheid van beschermde soorten in het gebied zeer incompleet.

Dat er geen vernietiging optreedt van EHS en ecologische verbindingzones lijkt de stichting volstrekt onjuist. Er zal ook versnippering optreden van de EHS.

Verkeerslawaaï heeft ook invloed op de belevingswaarde van het landschap, hieraan is geen aandacht besteed.

Het integrale oordeel dat er geen of beperkte effecten op het landschap zijn bij de N11-West alternatieven en Zoeken naar Balans zal door weinig inwoners van de regio worden gedeeld.

Maakbaarheid

De maakbaarheidproblemen van de 'Nulplus'-varianten worden niet onderbouwd. Van het Spoortracé is alleen de moeilijkst maakbare variant onderzocht.

Investeringskosten

De stichting vindt het betreuenswaardig dat het Spoortracé vooral vanwege de kosten is afgefallen. Er is niet gekeken naar minder kostbare of riskante varianten.

Er is een discrepantie tussen de investeringskosten van Zoeken naar Balans in MER1 (580 miljoen) en de kosten in het IBHR (844 miljoen).

Baten van de RijnlandRoute

Het MER maakt niet duidelijk waarom de N11-Westvarianten een alternatief kunnen bieden voor het autoverkeer op de Churchillaan. Ook wordt onvoldoende onderbouwd waarom de RijnlandRoute de doorstroming van het autoverkeer in Leiden verbetert.

Door de overbelasting van de A4 zal de RijnlandRoute de betrouwbaarheid en de robuustheid van het wegennet in en om Holland Rijnland niet verbeteren. De overbelasting zal door de verkeersaantrekkende werking van de RijnlandRoute juist toenemen.

Reactie:

Gegevens van demografie, economie en dergelijke lopen altijd iets achter, omdat onderzoeken enige tijd vergen en er gebruikgemaakt wordt van complete gegevens. Ten aanzien van gegevens voor de autonome ontwikkeling worden de gebruikelijke inschattingen gehanteerd van toekomstige ontwikkelingen.

De Churchill Avenue wordt in MER2 gelijkwaardig met alle andere alternatieven en varianten onderzocht. In MER2 zal ook de variant met betrekking tot een gefaseerde aanleg worden onderzocht, alsmede zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Provinciale Staten hebben besloten het Spoortracé niet mee te nemen in MER2 vanwege de substantieel hogere kosten, het ontbreken van een rijksbijdrage voor dit tracé en de te verwachten problemen met betrekking tot de maakbaarheid.

De verkeersafwikkeling zal in MER2 gedetailleerder worden uitgewerkt (2.1.1).

Dit geldt ook voor de effecten op de leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en volksgezondheid). De lokale effecten worden in beeld gebracht. Ten aanzien van luchtkwaliteit zal in MER2 aandacht worden besteed aan fijn stof en ultra fijn stof.

De natuurgegevens zullen gedetailleerder in MER2 aan de orde komen.

Ook zal de ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart worden betrokken bij het onderzoek (2.3.4).

De kosten van alle alternatieven en varianten worden in MER2 beschreven.

40. Fam. Groothuizen-Vijverberg, Voorschoten

Insprekers verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) en voegen hieraan toe dat de aanwezigheid van de woonwijk Krimwijk II niet is meegenomen in MER1. Ook andere uitgangspunten stroken niet met de werkelijkheid, zoals het aantal te bouwen woningen in Valkenburg, de aannahme van de hoeveelheid kantoorruimte, en de veronderstelde groei van het autoverkeer.

Er is afgeweken van het traject zoals is voorgesteld in het IBHR, met gevolgen voor de leefomgeving van Krimwijk II.

Insprekers vinden dat het werkelijke probleem, het knooppunt Lammenschans, aangepakt dient te worden, conform de mening van de minister in het IBHR.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1). Fasering van de RijnlandRoute wordt als apart alternatief meegenomen in MER2. Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

41. Fam. Ratsma-van der Moore, Voorschoten

De insprekers onderschrijven de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32), behoudens de onder 6 gesuggereerde aansluiting in de Oostvlietpolder. Insprekers pleiten ervoor de Oostvlietpolder zoveel mogelijk te ontzien.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1). Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39).

42. J. Noordhuizen, Wassenaar

Inspreker vindt het vreemd dat in het MER slechts zeer beperkt gebruik is gemaakt van de door hem beschikbaar gestelde broedvogelgegevens, waardoor het onmogelijk is om op basis van het MER een weloverwogen afweging te maken, welk tracéalternatief en variant de beste keus zou zijn. Inspreker gaat in op een aantal verkeerde beoordelingen in het MER. Ook verzoekt hij de stappen van de compensatieregeling van de provincie bij het verlies van weidevogelgebied mee te nemen in MER2.

Reactie:

In MER2 zal gebruik worden gemaakt van meer gedetailleerde natuurinformatie, die zoveel als mogelijk kwantitatief moet zijn. Bij verlies van weidevogelgebied is de provinciale compensatieregeling van toepassing.

43. A.G.J. Sedee, Voorschoten

Inspreker onderschrijft de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32) en constateert dat er geen nut-noodzaakonderzoek is gedaan. Op de lokale geluidsoverlast en de gezondheidsproblemen in Voorschoten, met name voor de nieuwe wijk Park Allemansgeest, wordt in MER1 niet ingegaan.

Reactie:

In MER2 wordt per wegvak ingegaan op de effecten op de leefomgeving (2.3.3). Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32).

44. Platform Duurzaam Voorschoten, Voorschoten

Het Platform staat achter de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32). Het Platform heeft eerder gevraagd om een duurzamere aanpak van de betrokken verkeersproblemen te onderzoeken, alvorens verdere financiële verplichtingen aan te gaan.

Reactie:

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute. Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

45. F.H.J. von der Assen, Voorschoten

Inspreker vraagt aandacht voor de adequate bescherming van de (voormalige) Rijksbufferzone en het daarin geprojecteerde Landschapspark Duin, Horst en Weide. De in 'Zoeken naar Balans' geprojecteerde aansluiting op de A44 betekent de nekslag voor alle pogingen om een robuuste ecologische verbinding tussen de kust en het Groene Hart tot stand te brengen. In MER1 is bij de effectvergelijking onvoldoende rekening gehouden met de ernstige aantasting van natuur en landschap en met de bescherming die geboden wordt door de Europese Vogelrichtlijn. In MER1 is onvoldoende aannemelijk gemaakt dat de 'nulplus'-varianten van de RijnlandRoute niet in beschouwing behoeven te worden genomen.

Reactie:

De effecten op natuur en landschap in de ecologische verbindingzones zullen gedetailleerder worden bepaald in MER2 (2.3.4 en 2.3.5).

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute.

46. M. Lamers, Voorschoten

Inspreker staat achter de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvullingen:

Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt verwacht dat er ook onderzoek naar PM_{2,5} en PM_{0,1} wordt gedaan. Indien er geen methode is om deze te meten, kan er een indicatie van de orde van grootte worden gegeven.

Inspreker wenst resultaten van metingen op concrete tijden en op concrete plaatsen in plaats van jaargemiddelden bij luchtkwaliteit en geluid. Ook de cumulatieve effecten moeten worden meegenomen in de berekeningen (fabrieken, vliegtuigen en treinen, maar ook nabijgelegen wegen als de A4 en de A44).

Effecten en kosten van mitigerende maatregelen moeten worden meegenomen.

Reactie:

Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit komen de diverse concentraties van fijn stof aan de orde, meer uitgesplitst per wegvak (2.3.3). Ook voor geluid zal het onderzoek gedetailleerder gebeuren.

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

47. Bewoners woonwijk het Wedde, Voorschoten

De bewoners onderschrijven de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en wijst op de barrièrewerking van de RijnlandRoute. De consequenties voor de leefbaarheid van de wijk is op geen enkele wijze terug te vinden in het MER. Ook is geen rekening gehouden met de laatste kennis van en over fijn stof en ultra fijn stof.

Nut en noodzaak zijn alleen maar economisch bepaald. MER1 gaat in alle opzichten voorbij aan het belang van de bewoners bij een gezonde en qua natuur- en cultuurwaarden duurzame samenleving.

Reactie:

Effecten van barrièrewerking worden in MER2 onderzocht (2.3.3). Ook ten aanzien van luchtkwaliteit zal gedetailleerd worden ingegaan op de luchtconcentraties.

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32).

48. Vereniging Vrienden van Vlietland, Leidschendam

De vereniging onderschrijft de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39), met name wat betreft de gevolgen voor het natuur- en recreatiegebied Vlietland en omgeving.

Zij concludeert dat niet of onvoldoende is gekeken naar alternatieven voor 'nieuwe asfalt'.

Het verbeteren van de huidige infrastructuur, voor zowel auto's als langzaam verkeer en het openbaar vervoer is niet als serieuze optie meegenomen.

De varianten van N11-West en 'Zoeken naar Balans' hebben een grote schadelijke invloed op Vlietland, omdat deze pal langs het gebied lopen.

De verkeersdruk op de A4 zal verder toenemen door de RijnlandRoute, wat ook consequenties heeft voor Vlietland.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32).

49. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort

De Rijksdienst verzoekt in MER2 nader te onderzoeken hoe de negatieve gevolgen voor de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie bij de alternatieven en varianten gemitigeerd kunnen worden. Ten aanzien van archeologie dient tevens een inventariserend veldonderzoek plaats te vinden.

Reactie:

Landschap, cultuurhistorie en archeologie komen uitgebreid aan de orde in MER2 (2.3.5).

50. Gemeente Wassenaar, Wassenaar

De gemeente Wassenaar onderschrijft de zienswijze van het Stadsgewest Haaglanden (26) met de volgende aanvulling:

Het alternatief 'Zoeken naar Balans' heeft een volledige aansluiting bij Maaldrift. Op basis van verkeerskundige afweging is een volledige aansluiting niet nodig. Conform de uitingen van de gedeputeerde en de opstelling van de provincie, zal een halve aansluiting bij Maaldrift een duidelijke plaats moeten krijgen in het vervolg van het MER. Daarbij dient de ontwerpsnelheid op de A44 naar 100 km/uur te worden verlaagd, zal de aansluiting naar het noorden moeten opschuiven en zal een ecoverbinding bij Maaldrift goed inpasbaar moeten zijn. Gevraagd wordt om in MER2 de mogelijkheid te onderzoeken om de A44 bij Maaldrift te verdiepen om een ecopassage op maaiveldniveau mogelijk te maken .

Verder wordt gepleit om de N44 te ondertunnelen en daarmee de leefbaarheid in Wassenaar te verhogen en de bereikbaarheid van Den Haag op peil te houden.

Uitgaande van een goede verkeerskundige werking van de Churchill Avenue, is het grote voordeel dat die variant de polders ten zuiden van de Stevenshof niet aantast en dus ook geen aansluiting bij Maaldrift nodig is.

Ten slotte wordt aandacht gevraagd voor groencompensatie in de vorm van een goed landschappelijk ingepaste ecologische verbinding.

Reactie:

Bij alle alternatieven en varianten worden de diverse aansluitingsmogelijkheden in MER 2 onderzocht. Ook wordt het maximaliseren van de snelheid daarbij betrokken (2.2.1).

51. M.C. Kroon, mede namens NKB, Leiden

Inspreker onderschrijft de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en geeft in aanvulling mede namens de Nederlandse Kanobond, gewest West, de volgende zienswijzen:

De bestaande natuurlijke, cultuurhistorische en recreatieve functie van de Veenwatering en de Dobbewatering komen onvoldoende in het MER aan de orde. Dit geldt met name voor de (blauw-groene) recreatieve functies Ook is geen aandacht besteed aan schaatsen.

De kosten van mitigerende maatregelen zijn niet in beeld gebracht bij de opsomming van de kosten en baten van de verschillende varianten, evenals de externe kosten voor milieu landschap, natuur, recreatie en omwonenden (maatschappelijke kosten).

Inspreker pleit voor een meer in balans zijnde kosten-batenanalyse in MER2.

Daarnaast vraagt hij om een N11-variant 5 met een voortgezette ondertunneling vanaf het spoor tot de aansluiting op de A44.

Verder wordt er nog een aantal detailopmerkingen gemaakt met betrekking tot luchtkwaliteit (NO₂-uitstoot van vrachtwagens), visualisaties (ontbreken geluidwerende voorzieningen), Zoeken naar Balans (effecten opheffen aansluiting Leiden Zuid, onmogelijke passage zuidelijke kanoroute), geluidhinder (cumulatieve effecten spoor en luchtvaart, ontbreken rol rijgedrag),

Natuur (geen aandacht functie Papenwegse Polder als foerageergebied) en landschap (visuele en fysieke barrièrewerking en lichthinder).

Reactie:

De diverse effecten op natuur, landschap en cultuurhistorie en op de recreatieve functies zullen in MER2 worden beschreven (2.3.4 en 2.3.5).

52. Stuurgroep Pact van Duivenvoorde, Wassenaar

De stuurgroep geeft aan dat in MER1 onvoldoende aandacht wordt besteed aan het Duin, Horst en Weidegebied en de daarbij in het geding zijnde bijzondere 'groene' kwaliteiten.

De N11-varianten en Zoeken naar Balans vormen een aantasting van en doen afbreuk aan het genoemde gebied en de historische landgoederen Berbice en Berestein.

Aantasting van een van de laatste open verbindingen tussen kust en Groene Hart is niet gewenst.

Mocht aantasting desalniettemin toch plaatsvinden, dan is compensatie in de vorm van een eco-fietsviaduct over de A44 en (of eventueel onder) de A4 en de aanleg van recreatieve routes inclusief langzaamverkeersbruggen/-viaducten en gecombineerd met (natte) ecozones op zijn plaats.

Reactie:

In MER2 zullen deze onderwerpen uitgebreid aan de orde komen (2.3.4 en 2.3.5).

53. Wijkvereniging Leefbaar Zuidwest, Leiden

De wijkvereniging heeft grote zorgen, wanneer de verbinding zal komen te lopen via de Churchillaan. De doelstelling de leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding te verbeteren, is volgens de wijkvereniging niet haalbaar bij de Nulplus-varianten c.q. de Churchill Avenue.

Reactie:

De milieueffecten van alle alternatieven en varianten worden in MER2 op een gelijkwaardige wijze vergeleken.

- 54. **H. Ramautar, Leiden**
- 55. **S.A. Theunissen en M. Dronkers, Leiden**
- 56. **M.S. Schoonhoven, Voorschoten**
- 57. **M. Batten, Voorschoten**
- 58. **G. Blauw en S. Wijnands, Voorschoten**
- 59. **W.A. Alting, Wassenaar**
- 60. **J. Joziasse, Voorschoten**
- 61. **H.J.G. Oudelaar, Voorschoten**
- 62. **I.H.S. Janssen-Claasen, Voorschoten**
- 63. **R.P.H. Janssen, Voorschoten**
- 64. **W.W. Peters, Voorschoten**
- 65. **J.P. van der Steege-Veenhuizen, Voorschoten**
- 66. **T.W. van der Steege, Voorschoten**
- 67. **B. v.d. Hoff, Voorschoten**
- 68. **A.P.H. Kuijt, Katwijk**
- 69. **E. van Pelt-Verkuil, Leiden**
- 70. **Th. Hortensius, Den Haag**
- 71. **H. Smeets, Den Haag**
- 72. **B.M. Dogge, Voorschoten**
- 73. **B.L. van Zanten, Leiden**
- 74. **B. van Hell, Pijnacker**
- 75. **I. Slavenburg, Voorschoten**
- 76. **A.N.M. Wunderink-Gijzen, Voorschoten**
- 77. **R. v.d. Mark, Leiden**
- 78. **M. v.d. Mark, Leiden**
- 79. **T. v.d. Mark-van Hese, Leiden**
- 80. **B.J.S. Reulink, Voorschoten**
- 81. **T.A.P. Tilanus-Lammers, Voorschoten**
- 82. **I.L.K.F. Plochg, Leiden**
- 83. **J. Hoogendoorn, Leiden**
- 84. **L.C. Berntrop-Bos, Leiden**
- 85. **T.J.M. Noordermeer, Voorschoten**
- 86. **J.A. Horsmeier, Voorschoten**
- 87. **VVE Lotte Beesestraat 65-79, Leiden**
- 88. **J. Groen-de Kruis, Leiden**
- 89. **M.W. van de Lint, Voorschoten**

90. P.J. Lasschuijt, Voorschoten
91. R.H. Lekanne dit Deprez, Leiden
92. E.M. Schimmel-Driessen
93. J. Koenis, Leiden
94. P.J.G. Kersten, Leiden
95. A.C. Kersten-de Vries, Leiden
96. E.G.A.M. Dekker, Leiden
97. E. van Erp-Damen, Voorschoten
98. E.J. Asma-Wissekerke, Leiden
99. P. Alkhoven en P. van den Brink, Leiden
100. R.B. Kleyn, Voorschoten
101. E.M.I. Wolper, Leiden
102. P.J. van Helsdingen, Oegstgeest
103. M. le Cointre, Leiden
104. J. van der Wiel, Leiden
105. Fam. K. van Greuningen, Voorschoten
106. J.C.P. van Zijp, Leiden
107. Th. J. Keijzer, Voorschoten
108. A.C. Smits, Leiden
109. W. Dijkdrent en J. Reith, Voorschoten
110. W.H. Verstraaten-Dekker, Leiden
111. R. van Strien, Voorschoten
112. A.G.A. Beyersbergen van Henegouwen, Voorschoten
113. M. Keimpema, Leiden
114. G. Gerritsen, Leiden
115. J. Dool, Voorschoten
116. M.M. Mathijssen-de Bruijne, Leiden
117. E. Rijken, Voorschoten
118. H.H. Haasjes, Voorschoten
119. K.E. Schuemie, Leiden
120. Milieudefensie Leiderdorp, Leiderdorp
121. F. Sanders, Leiden
122. R. Gebhardt en W. van den Brink, Voorschoten
123. G. Aerts, Voorschoten
124. R.R. Hemmes, Voorschoten
125. J.P.M. Hooijmans, Voorschoten
126. J.D. Blokker, Voorschoten
127. V.L. Blokker, Leiden
128. P. Drijkoningen, Leiden
129. W.M. van den Heuvel, Leiden
130. J. H. Meuleman, Leiden
131. S. Belghoul, Leiden
132. P.G.A. Aerts, Leiden
133. S. Noot, Leidschendam
134. I.M. Doorgeest, Leiden
135. E.C.F. Varekamp, Voorschoten

- 136. P.A.M. Mom, Leiden**
- 137. W.R. Gijben, Leiden**
- 138. M.I. Vogelezang, Leiden**
- 139. D. Hazelhoff, Voorschoten**
- 140. C.J.W. Bankeman, Leiden**
- 141. C.S. Holvast-Rodger, Wassenaar**

De insprekers vermeld onder 54 tot en met 141 verzoeken de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) te beschouwen als de hare/zijne.

Bijlage 6

1° fase MER en achtergrondrapporten bij 2° fase MER versie 2.0 (DVD)

2^e fase MER 2.0 en achtergrondrapporten bij 2^e fase MER 2.0 (DVD)

De DVD in deze bijlage bevat de volgende rapporten:

1^e fase MER

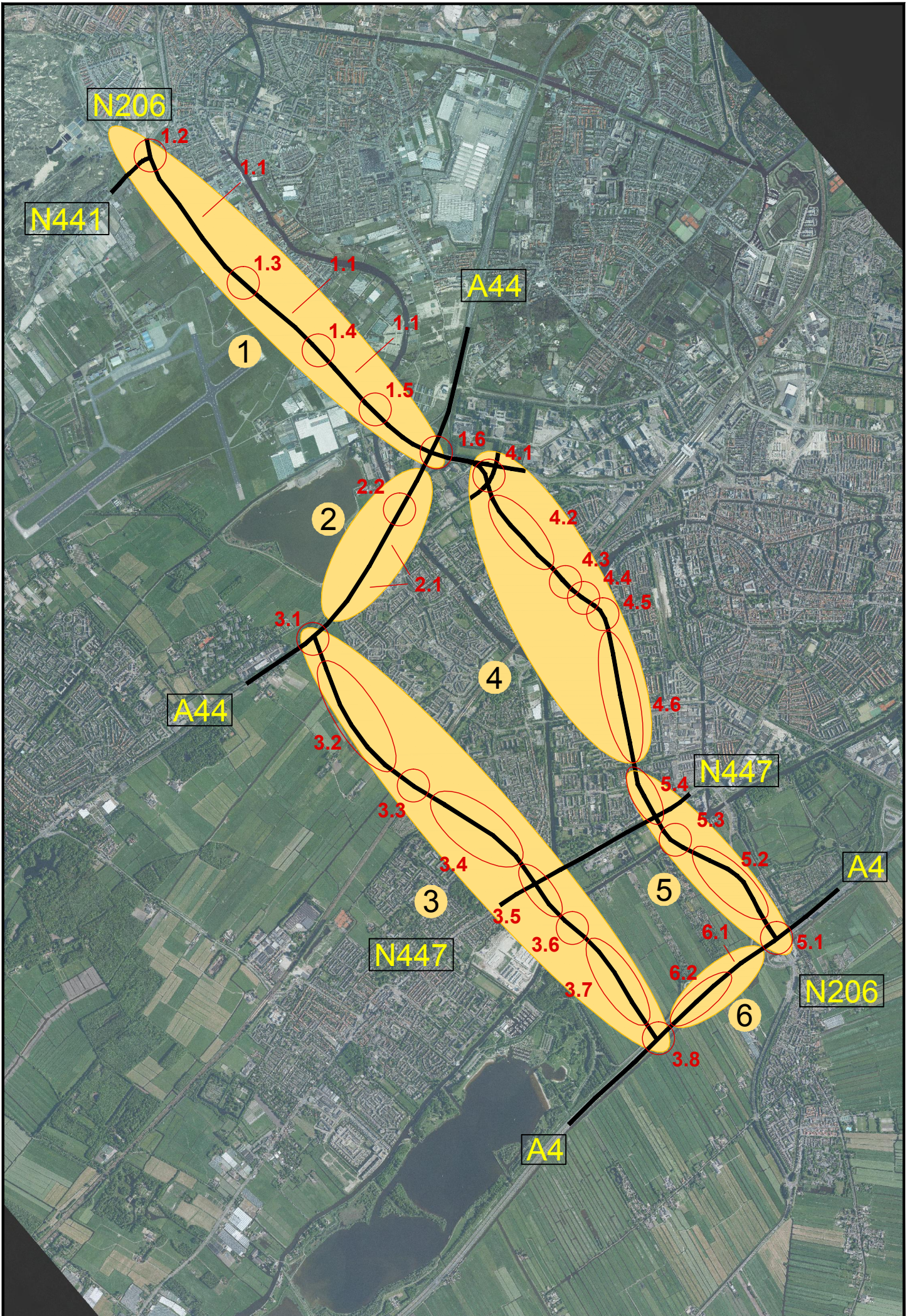
- Samenvatting 1^e fase MER RijnlandRoute, De studie in beeld (provincie Zuid-Holland, januari 2010)
- Hoofdrapport 1^e fase MER RijnlandRoute (provincie Zuid-Holland, januari 2010)
- Bijlagenboek 1^e fase MER RijnlandRoute (provincie Zuid-Holland, januari 2010)

2^e fase MER 2.0 (thematische achtergrondrapporten)

- Achtergrondrapport ontwerp
- Achtergrondrapport kosten
- Achtergrondrapport verkeer
- Achtergrondrapport geluid
- Achtergrondrapport lucht
- Achtergrondrapport externe veiligheid
- Achtergrondrapport gezondheid
- Achtergrondrapport natuur
- Achtergrondrapport landschap, cultuurhistorie en recreatie
- Achtergrondrapport oppervlaktewater
- Achtergrondrapport bodem en grondwater
- Achtergrondrapport archeologie
- Achtergrondrapport explosieven

Bijlage 7

Eigenschappen van varianten



Bijlage 8

Tussentijds toetsingsadvies



Commissie voor de
milieueffectrapportage

RijnlandRoute

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 2^e fase

24 augustus 2011 / rapportnummer 2198-207



1. Tussentijds oordeel over het MER 2^e Fase

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze weg moet de oost-west verbinding vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden / Katwijk / Voorschoten. Voor de realisering van de Rijnlandroute wordt een inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door Provinciale Staten wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute kiest de provincie Zuid-Holland er voor om de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit te voeren. Het MER 1^e fase gaf een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1^e fase een keuze gemaakt voor vier alternatieven (Churchillavenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In een later stadium zijn daar drie faseringsvarianten (Zoeken naar Balans-A, Zoeken naar Balans-F en Churchillavenue-G) aan toegevoegd. In het MER 2^e fase zijn van deze alternatieven en varianten de milieueffecten beschreven. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder 'de Commissie'¹) gevraagd een tussentijdse toetsing uit te voeren over het MER 2^e fase (april 2011). Het definitieve MER wordt waarschijnlijk medio 2012 samen met het inpassingsplan ter inzage gelegd. De Commissie zal dan wederom om advies gevraagd worden.

Het MER 2^e fase is prettig leesbaar geschreven. Ook de achtergrondinformatie is uitgebreid en gedetailleerd. De vertaling van de resultaten uit deze achtergrondinformatie naar het MER 2^e fase is voor onder meer verkeer en bodem niet even navolgbaar. De Commissie is van mening dat de effectbeoordeling nog niet het inzicht geeft die het zou moeten geven om het milieubelang volwaardig mee te kunnen laten wegen bij de besluitvorming. Er zijn nu weliswaar beoordelingen gegeven maar die zijn gebaseerd op niet geoptimaliseerde alternatieven. De Commissie meent dat optimalisatie en aanpassingen van bijvoorbeeld:

- de Oostvlietpolder bypass;
- de knoop Leiden West;
- het toepassen van VRI's in plaats van rotondes in de Churchill Avenue;
- het tunnelontwerp;

zouden kunnen leiden tot andere scores en daarmee een betere onderbouwing van conclusies bij de vergelijking van alternatieven. De Commissie is van oordeel dat de essentiële milieu-informatie in het MER 2^e fase nog niet volledig aanwezig is om een keuze te maken voor het voorkeursalternatief. De Commissie adviseert dan ook het definitieve MER voor ter inzage legging op een aantal punten aan te vullen. Het betreft:

- de navolgbaarheid van de scores in het MER en de samenvatting;
- de optimalisaties van de alternatieven;
- de gehanteerde uitgangspunten bij de verkeersmodellen;
- de effecten op luchtkwaliteit en geluid;
- de Passende beoordeling.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

De Commissie is van mening dat alle losse documenten, brieven, aanvullingen en aanvullende notities niet bijdragen aan een overzichtelijke weergave van de milieueffecten van de verschillende alternatieven en scenario's. Dit zorgt ervoor dat het voor minder goed ingevoerde lezers zeer moeizaam is om de scores te doorgronden. Een duidelijke leeswijzer, bundeling van deze documenten of integratie in het definitieve MER kan de leesbaarheid doen toenemen.

Het team Churchill Avenue heeft in een uitgebreide reactie aan de provincie een aantal aandachtspunten meegegeven. De provincie heeft gevraagd, deze punten te bezien en aan te geven of deze leiden tot bijstellen van dit tussentijdse toetsingsadvies. Het team Churchill Avenue constateert dat in het huidige MER 2^e fase geen optimalisatiemaatregelen zijn meegenomen. De punten die worden aangedragen zijn met name suggesties voor optimalisaties van een of meer alternatieven die van invloed kunnen zijn op de conclusies bij de vergelijking van alternatieven. De Commissie gaat in haar advies niet in op de afzonderlijk aangedragen punten maar adviseert om in het definitieve MER te onderzoeken op welke manier de gesignaleerde knelpunten kunnen worden verminderd.

2. Toelichting op het tussentijds oordeel

2.1 Scores

In het MER en de samenvatting zijn de effecten op de verschillende milieueffecten uitgedrukt in 'plussen en minnen'. Deze effectscores zijn gebaseerd op de achterliggende thematische onderzoeken. De Commissie is van mening dat de vertaling van de resultaten uit deze veelal gedegen achtergrondstudies naar het MER niet even navolgbaar is voor verkeer, luchtkwaliteit, geluid, landschap en cultuurhistorie alsmede bodem en water.

2.2 Verkeer en vervoer

De verkeersafwikkeling is berekend met een dynamisch verkeersmodel. Doordat het dynamische model geen bruikbare kwantitatieve resultaten heeft opgeleverd, is er op basis van expert-judgement een oordeel gegeven van het verkeersbeeld.

De dynamische modellering laat kwalitatief zien dat het toekomstige netwerk veel capaciteitsproblemen kent. Uit de berekeningen van de fictieve situatie met 30% minder verkeer in het netwerk blijkt dat er nog steeds grote congestieproblemen zullen ontstaan. Op basis van de beelden van de dynamische simulatie wordt in het MER geconstateerd dat de verkeersafwikkeling bij alle drie de alternatieven wel verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. De Commissie acht dit weliswaar plausibel maar omdat in het MER 2^e fase de verkeersdoorstroming nog niet optimaal is, is het nog niet goed mogelijk om:

- het oplossend vermogen van de alternatieven te beoordelen;
- het feitelijke doelbereik te bepalen;
- een realistische vergelijking van alternatieven te maken.

Met optimaliseringsmaatregelen is dit naar verwachting beter mogelijk. Voor variant 'Churchill Avenue' zou mogelijk met optimaliseringsmaatregelen op de aansluitingen van de tunnel een deel van de congestieproblematiek alsnog kunnen worden opgelost. Ook voor het in het MER 2^e fase geconstateerde knelpunt knoop Leiden–West zijn optimalisaties mogelijk.

De Commissie adviseert om in het definitieve MER te onderzoeken op welke manier deze en de andere gesignaleerde knelpunten kunnen worden verminderd door bijvoorbeeld optimalisaties in het tracé-ontwerp, deze mee te nemen in de beoordeling om daarmee een meer realistische vergelijking te krijgen en mogelijk het doelbereik van alternatieven te vergroten.

De Commissie constateert dat de vertaalstap van de (gedetailleerde) analyse van het dynamische verkeersmodel in het Rapport Verkeersonderzoek naar de in tabel 4.6 van het MER opgenomen beoordeling voor "verkeersbeeld" onnavolgbaar is. De screenshots van de simulaties bieden niet voldoende inzicht. Verder worden bij de beoordeling alle aspecten en deeltrajecten bij elkaar opgeteld en gescoord.

De Commissie is van mening dat meer inzicht in de effecten gegeven wordt door deze bijvoorbeeld per deeltraject op kaart of in een overzichtstabel te scoren.

De varianten zijn door de onbruikbare output van het dynamische model niet kwantitatief vergeleken. In het MER 1^e fase is voor enkele varianten met het statische verkeersmodel wel o.a. de reistijdwinst en de verliestijd opgenomen.²

De Commissie is van mening dat in het MER 2^e fase dezelfde indicatoren voor de onderzochte (faserings)varianten inzicht zouden kunnen bieden in de verkeersafwikkeling, bij het ontbreken van indicatoren op basis van de dynamische modellering.

2.3 Luchtkwaliteit

Input verkeersmodel

Uit de beschikbare informatie wordt niet geheel duidelijk op welke manier het verkeersmodel en dan met name de daarin gesignaleerde congestie, is meegenomen in de berekeningen van de luchtkwaliteit. Het opheffen van deze congestie levert een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit, wat van invloed kan zijn op de vergelijking van alternatieven.

De Commissie adviseert in het definitieve MER dit nader toe te lichten.

Beoordelingspunten

Het is de Commissie niet duidelijk waar de in het luchtkwaliteitsonderzoek genoemde beoordelingspunten zich bevinden, het is niet duidelijk of dit de wettelijke beoordelingspunten zijn. Ook is het de Commissie niet duidelijk waar de gevoelige objecten en woningen gelegen zijn.³ Hierdoor zijn de resultaten niet navolgbaar.

De Commissie adviseert om de resultaten eenduidig en op basis van de aangegeven toetsingscriteria en beoordelingsmethodiek te presenteren.

² Zie achtergrondrapport Verkeersonderzoek, pagina 24.

³ Zo lijkt bijvoorbeeld tabel 3.7 niet overeen te komen met tabel 3.4. (luchtkwaliteitonderzoek).

Fijn stof concentraties

In de richtlijnen is opgenomen dat de concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} beschreven dienen te worden. Ook is daarin aangegeven dat ingegaan dient te worden op PM_{0,1}. In het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt hier te beperkt of niet op ingegaan. PM_{2,5} wordt 'weggeschreven' op bladzijde 16 middels een verwijzing naar een onderzoek van het PBL. Voor PM_{0,1} wordt aangegeven dat informatie (achtergrond, emissiefactoren) nog niet beschikbaar is. De Commissie is van mening dat voor verkeer bekend is dat de PM₁₀ emissie volledig uit PM_{2,5} bestaat (zie onder meer onderzoeken PBL). Ook de achtergrondconcentraties zijn bekend. Het onderzoek zou er dus zeker meer over kunnen zeggen dan nu het geval is. Ook kan meer gezegd worden over emissies van ultrafijn stof PM_{0,1} (los van grenswaarden), bijvoorbeeld kan worden ingegaan op de aanwezigheid (verhouding) van PM_{0,1} in uitlaatgassen.

De Commissie adviseert om in het definitieve MER uitgebreider in te gaan op PM_{2,5} en PM_{0,1}.

Daarnaast is het de Commissie niet duidelijk of de gegeven concentraties in tabel 3.5 'jaargemiddelde concentratie PM₁₀' op pagina 28 van het achtergrondrapport luchtkwaliteit met of zonder zeezout correctie (6 µg/m³ voor de gemeente Leiden) zijn uitgevoerd. Afhankelijk daarvan is er mogelijk een overschrijding⁴ van het toegestane aantal dagen dat de 24-uursgemiddelde concentratie meer dan 50 µg/m³ bedraagt.

De Commissie adviseert in het definitieve MER aan te geven of de concentraties met of zonder zeezoutcorrectie zijn en of er overschrijdingen zouden kunnen optreden.

Contourplots⁵

Bij bestudering van de achtergrondrapportage luchtkwaliteit constateert de Commissie dat de gegeven contourplots niet geheel overeengekomen met de contourplots die bij de tracéontwerpen te verwachten zijn. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat dit een tweeledige oorzaak heeft: zowel software als invoerfouten. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat deze in het definitieve MER zullen worden gecorrigeerd. Dit kan mogelijk voor belangrijke verschuivingen in de milieueffecten van de alternatieven en varianten zorgen en de daarmee samenhangende onderlinge beoordeling daarvan. De Commissie heeft de effecten op luchtkwaliteit niet volledig kunnen beoordelen.

2.4 Geluid

Het mogelijke effect van mitigerende maatregelen om geluidhinder te voorkomen is niet opgenomen in het onderzoek. Deze maatregelen kunnen van invloed zijn op de vergelijking van alternatieven.

De Commissie adviseert in het definitieve MER in ieder geval kwalitatief in te gaan op mitigerende maatregelen en de mogelijke effecten daarvan.

⁴ Indien deze waarden zijn gegeven met zeezout correctie betekent dit voor een aantal posities een jaargemiddelde concentratie >32,5 µg/m³ zonder zeezoutcorrectie en daarmee een overschrijding van het toegestane aantal dagen dat de 24-uursgemiddelde concentratie meer dan 50 µg/m³ bedraagt.

⁵ Een contourplot is een visuele weergave op kaart van de verschillende concentraties.

Bij bestudering van de achtergrondrapportage geluid constateert de Commissie enige inconsistenties in de gegeven effecten. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat dit een tweeledige oorzaak heeft: door software en invoerfouten. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat deze in het definitieve MER zullen worden gecorrigeerd. Dit kan mogelijk voor belangrijke verschuivingen in de milieueffecten van de alternatieven en varianten zorgen, stillere alternatieven, eventuele hogere waardenprocedures en de daarmee samenhangende onderlinge beoordeling daarvan. De Commissie heeft de effecten op geluid niet volledig kunnen beoordelen.

De geconstateerde inconsistenties zijn onder meer:

- op de contourplots lijkt bij alternatief 'Zoeken naar Balans F' geen gesloten tunnelbak maar een open tunnelbak te zijn weergegeven en lijkt een gedeelte van de Churchillaan te zijn afgesloten;
- er lijkt geen verschil te zitten in de contourplots alternatief 'Zoeken naar Balans' en alternatief 'Zoeken naar Balans A' terwijl uit de tabel is af te leiden dat dit er wel zou moeten zijn. Dit lijkt te komen door te kleine figuren. Het opnemen van figuren met een andere schaal kan dit verhelpen;
- bij alternatief 'Zoeken naar Balans F' en alternatief 'Zoeken naar Balans A' is een scenario met en een scenario zonder verbreding van de A4 gegeven. Er lijkt een groot verschil in aantal geluidgehinderden te zijn bij de alternatieven en de gegeven scenario's die niet in de tekst verklaard wordt.

2.5 Gezondheid

Uit het achtergrondrapport gezondheidseffectscreening (GES) blijkt dat de geluidbelasting het gezondheidsaspect is waar de meeste impact te verwachten is. De alternatieven onderscheiden zich voor dit aspect aanzienlijk. De alternatieven 'Churchill Avenue' en 'Zoeken naar Balans' geven de minste toename in aantal geluidgehinderden. Voor luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn de alternatieven niet echt onderscheidend. Ook wordt een GES score 'voldoende' gegeven op deze onderdelen.

De Commissie constateert dat de conclusies op pagina 30 van het GES onderzoek niet geheel overeenkomen met de in het GES onderzoek opgenomen tabel 3.2 en tabel 6.1. Uit de tabellen volgt dat alternatief 'Churchill Avenue' en 'Zoeken naar Balans' er het beste uitkomen. Slecht tot zeer slecht scoren de alternatieven 'Zoeken naar Balans A', 'Zoeken naar Balans F' en 'Churchill Avenue G'. De neutrale beoordeling van 'Zoeken naar Balans F' lijkt gezien de aanzienlijke toename van het aantal gevoelige objecten met een slechte GES score niet correct, het aantal geluidgehinderden neemt namelijk toe. De toename van het aantal gevoelige objecten met een goed leefklimaat voor het alternatief 'Zoeken naar Balans F' wordt veroorzaakt door de afname van het aantal gevoelige objecten met een voldoende leefklimaat.

2.6 Natuur

Natura 2000 en beschermde natuurmonumenten

In de bij het MER 2^e fase gevoegde natuurrapporten zijn de gevolgen voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten helder en correct beschreven. Een uitzondering hierop vormt de informatie over nieuwe stikstofdepositie ten gevolge van het voornemen. De Commissie acht die niet eenduidig getoetst aan de **actuele feitelijke situatie**. Dit is voor de bepaling van de kans op significante effecten van belang. Vergelijking met de gemodelleerde achtergronddepositie rond 2018–2019 kan nuttig zijn ter bepaling van de milieueffecten⁶ maar kan de vereiste toetsing aan de feitelijke situatie niet vervangen. Boven- genoemde opmerking heeft waarschijnlijk geen gevolgen voor de conclusie in de Passende beoordeling dat “aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden Meijendel & Berkheide en Coepelduynen en de Beschermde Natuurmonumenten Berkheide en Coepelduin⁷ op voorhand niet zijn uit te sluiten”. De Commissie wijst er op dat bovenstaande belangrijke conclusie niet eenvoudig te herleiden is uit het MER 2^e fase.

Gesteld wordt dat voor het project vermoedelijk een vergunning in het kader van de Natuur- beschermingswet 1998 nodig is omdat additionele maatregelen moeten worden getroffen om (significante) negatieve effecten te vermijden. Uit de Natuurbeschermingswet volgt dat een plan alleen mag worden vastgesteld, als de zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of wanneer de zogenaamde ADC-toets⁸ met succes wordt doorlopen. De Passende beoordeling bij het definitieve MER dient die zekerheid te verschaffen.

Beschrijf in de Passende beoordeling welke (additionele) maatregelen mogelijk zijn om aantasting van de natuurlijke kenmerken te voorkomen. In de Passende beoordeling moet worden uitgegaan van de actuele situatie.

EHS

In het Achtergrondrapport Natuur is aangegeven dat geen vernietiging maar wel doorsnijding van EHS-gebieden plaatsvindt. Doorsnijding kan conflicteren met het hoofddoel van de EHS, namelijk versnippering van leefgebieden van soorten tegengaan. In het MER is niet duidelijk:

- hoe deze doorsnijding zich verhoudt tot het ‘nee, tenzij-afwegingskader’ van de EHS;
- of en hoe compensatie plaatsvindt als de gevolgen van doorsnijding voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS-gebieden niet afdoende gemitigeerd kunnen worden.

De Commissie adviseert in het definitieve MER alsnog aan te geven of en zo ja, hoe het voor- nemen past in het (provinciale) ‘nee-tenzij’ regime. Geef aan of mitigatie en/of compensatie aan de orde zal zijn.

⁶ Gemodelleerde achtergrondconcentraties bevatten grote onzekerheden afhankelijk van lokale metingen en de verhouding tussen lokale en grootschalige concentratie (zie RIVM-publicaties van Velders e.a.). Ze zijn daarmee niet op voorhand geschikt voor een cumulatieve effectinschatting van de lokale situatie op langere termijn.

⁷ De status van Beschermde Natuurmonument vervalt als beide Natura 2000-gebieden definitief zijn aangewezen.

⁸ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

2.7 Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)

Landschap

De Rijnlandroute heeft negatieve effecten op het landschap. Deze kunnen mogelijk worden verzacht door een goede inpassing. In het MER is aangegeven dat een betere landschappelijke inpassing een onderdeel is dat in een later stadium nog moet worden uitgewerkt. De beoordeling van de landschapseffecten is gedaan zonder de effecten van mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen) in de beschouwing te betrekken. Inzicht in de effecten kan worden gegeven door een analyse van de verandering in (visuele) beleving bij aanleg van de weg inclusief dergelijke schermen en wallen.

De Commissie adviseert ook de landschapseffecten van de mitigerende maatregelen in beeld te brengen.

Cultuurhistorie (waaronder archeologie)

In de richtlijnen is nadrukkelijk een aantal aandachtspunten meegegeven ten aanzien van archeologie om de verschillende effecten van de tracés scherp te krijgen. Het gaat daarbij met name om het bij de effectbeschrijving betrekken van zaken als ontgravingswijze, reeds bestaande verstoringen (bijvoorbeeld onder bestaande wegen) en mogelijkheden om te mitigeren via het ontwerp. In zowel het MER 2^e fase als in het achtergrondrapport komt dit slechts summier terug en is veel van het rapport een herhaling van de informatie uit het MER 1^e fase.

Omdat een groot deel van de tracé over het grondgebied van Leiden loopt, adviseert de Commissie om in het definitieve MER de informatie die bij de gemeentelijk archeologische dienst van Leiden beschikbaar is, mee te nemen.

De Commissie constateert dat aan de hand van de uitkomsten van de effectvergelijking geen duidelijke uitspraken zijn gedaan over de mogelijkheden tot mitigatie via inpassing en ontwerpaanpassingen in de verschillende varianten en alternatieven.

Tot slot constateert de Commissie dat de totstandkoming van de scores op de verschillende onderdelen van landschap en cultuurhistorie niet navolgbaar is.

2.8 Bodem en water

In het MER 2^e fase is in de achtergrondstudies 'oppervlaktewater' en 'bodem en grondwater' aangegeven welke negatieve effecten het voornemen heeft op bodem en water. Bij de beschrijving van de effecten is aangegeven dat deze meestal niet onderscheidend zijn of neutraal scoren doordat deze effecten kunnen of moeten worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen. Bij sommige aspecten, bijvoorbeeld 'zetting' (§ 5.5.2 van het achtergrondrapport bodem en grondwater) is voor de beoordeling van het effect uitgegaan van een worst case schatting, zonder mitigerende maatregelen. Bij het aspect 'maakbaarheid' is wel rekeninggehouden met de kosten van mitigerende maatregelen, zoals het toepassen van folieconstructies of onderwaterbeton bij verdiepte ligging. De Commissie is van mening dat het bij het ene aspect wel en bij een ander aspect niet meenemen van mitigerende maatregelen de vergelijking van alternatieven onevenwichtig maakt.

In het MER 2^e fase zijn vervolgens de effecten voor de verschillende criteria vertaald naar een totaal beoordeling op basis van de relevante toetsingscriteria 'bemaling', 'grondverzet' en 'waterkwaliteit'. Onduidelijk is hoe deze vertaling tot stand is gekomen en of hierbij rekening is gehouden met de in het hoofdstuk 'maakbaarheid' voorgestelde mitigerende maatregelen.

De Commissie adviseert in het definitieve MER de beoordeling en vergelijking van alternatieven te baseren op de geoptimaliseerde alternatieven, inclusief mitigerende maatregelen en daarnaast nader toe te lichten of en hoe bij de totaal beoordeling rekening is gehouden met mitigerende maatregelen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens tussentijdse toetsing MER 2^e fase

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

Besluit: Vaststellen inpassingsplan Rijnlandroute

Categorie Besluit mer (voor 1 april 2011) : C1.2 / C1.4

Activiteit: De realisatie van de Rijnlandroute welke de oost-west verbinding moet gaan vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk.

Bijzonderheden: In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute kiest de provincie Zuid-Holland er voor om de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit te voeren. Het MER 1e fase geeft een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1e fase een keuze gemaakt voor 4 alternatieven(Churchillavenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In het MER 2e fase zullen deze vier alternatieven verder worden uitgewerkt. In aansluiting op deze fasering adviseert de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) ook gefaseerd over de richtlijnen voor de te onderzoeken informatie en de juistheid en volledigheid van de onderzochte informatie.

Het nu voorliggende tussentijds toetsingsadvies heeft betrekking op het concept MER 2^e fase. De tussentijdse toets is een voorlopig oordeel op basis van de nu beschikbare informatie. Een definitief oordeel kan pas worden gegeven als alle informatie in het definitieve MER is gegeven. Aan het eind van de tweede fase zal de Commissie een eindoordeel geven over de informatie in het MER.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Leidsch Nieuwsblad: 16 december 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 16 december 2008

ter inzage legging startnotitie: 22 december 2008 t/m 2 februari 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 maart 2009

richtlijnen vastgesteld: 27 mei 2009

kennisgeving MER in de Staatscourant d.d. 8 maart 2010

ter inzage legging MER: 15 maart t/m 26 april 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 10 maart 2010

toetsingsadvies uitgebracht: 22 juni 2010

aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie: 9 juni 2011

ter inzage legging MER: niet ter inzage gelegd

toetsingsadvies uitgebracht: 24 augustus 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. P.J.M. van den Bosch

drs. W.A.M. Hessing

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. B. Sman

ir. C.T. Smit (secretaris)

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen.

Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- (2198-116) aanvullende richtlijnen voor het MER 2e fase RijnlandRoute
- (2198-118) 2e fase MER Rijnlandroute (12 april 2011)
- (2198-119) achtergrondrapport Archeologie (2011)
- (2198-120) achtergrondrapport bodem en grondwater (9 maart 2011) inclusief bijlage situatie aanlegdiepte
- (2198-121) rapportage van het historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (21 januari 2011)
- (2198-122) achtergrondrapport Externe Veiligheid (9 maart 2011)
- (2198-123) achtergrondrapport Geluid (13 april 2011)
- (2198-124) achtergrondrapport Gezondheidseffectenscreening (GES) (31 maart 2011)
- (2198-125) achtergrondrapport Landschap, cultuurhistorie (historische geografie en bouwkunde) en recreatie (29 april 2011)
- (2198-126) achtergrondrapport Luchtkwaliteit (13 april 2011)
- (2198-127) achtergrondrapport Natuur (30 maart 2011)
- (2198-128) achtergrondrapport Oppervlaktewater (10 maart 2011)
- (2198-129) achtergrondrapport Verkeersonderzoek (31 maart 2011)
- (2198-133) Natuur- en voortoets RijnlandRoute (8 maart 2011)
- (2198-134) Natuurtoets RijnlandRoute (november 2010)
- (2198-135) Ontwerp- en kostenramingen (31 maart 2011)
- (2198-143) samenvatting MER (mei 2011)
- (2198-152) aanvulling MER, betreft omlegging lokaal verkeer in Churchill Avenue variant over bestaande route in plaats van langs het nieuwe tracé (de bypass) door de Oostvlietpolder (1 juli 2011)
- (2198-155) dvd met ontwikkelingsbeelden van de dynamische modelsimulatie verkeersonderzoek
- (2198-156) Oplegnotitie door Tauw, behorend bij het MER 2e fase (20 juni 2011)
- (2198-170) diverse documenten team Churchill Avenue (per mail ontvangen op 19 juli 2011)

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 2^e fase RijnlandRoute

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze weg moet de oost-west verbinding vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk. Voor de realisering van de Rijnlandroute wordt een inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door provinciale staten wordt de procedure voor milieueffectrapportage gefaseerd doorlopen. Dit advies geeft een tussentijds oordeel over het MER 2^e fase.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3378-5

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl





provincie **HOLLAND**
ZUID

Bijlagen met achtergronden bij
Hoofdrapport 2.0, mei 2012

EEN NIEUWE OOST-WESTVERBINDING TUSSEN DE A4 EN KATWIJK

Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase)

